القبطان
عبد الرحمن اسماعيل
عضو بعثة وزارة المالية بامريكا
الحائز على دبلوم فى هندسة بناء السفن واللاسلكى
وشهادة فى ادارة النقل والتجارة الخارجية
من جامعة كولومبيا بامريكا
واجازة ربان من حكومة الولايات المتحدة الامريكية

مصر والملاحة



محاولة ايجابية
فى
تصنيف مبادىء وأمثلة البحرية التجارية فى العالم
وامكان تطبيقها فى مصر

مرفوعة
الى اللجنة البحرية المستديمة بوزارة المالية بالقاهرة
فى يونيه عام ١٩٣٣

بها مقدمة
للدكتور محمد حسين هيكل بك

وكلمة للمفوضية المصرية الملكية بأمريكا . ورأى جناب المحترم وكيل الملاحة البحرية الامريكية ومفتش عام البحرية التجارية الامريكية .
وكلمة اكاديمية للهندسة البحرية والملاحة البحرية بامريكا .

الطبعة الاولى

بسم الله الرحمن الرحيم

وبه تعالى استعين



اهداء الرسالة



ارفعها إلى حضرة صاحب الجلالة مولانا الملك فؤاد الأول ، باعث النهضة فى مصر ، وناشر العلم والنور بها ، رمز آمالها ، ومعقد أمانيها ، وراعى شؤونها عامة ، والبحرية خاصة ، ولاء لعرشه ، ووفاء لأياديه على البلاد ، وتحقيقا لرغبات جلالته السامية فى رقى مصر ورفعتها ، مازال للبلاد ذخرا ، ولشعبه ملجأ وملاذا ؟

الخادم المخلص المطيع

عبد الرحمن اسماعيل

عضو بعثة وزارة المالية بامريكا

نيويورك فى يونيه سنة ١٩٣٣



مولانا جلالة الملك فؤاد الأول راعى العلم

الفاروق



حضرة صاحب السمو الملكى أمير الصعيد ولى عهد المملكة المصرية

تقديم
حضرة صاحب العزة الدكتور محمد حسين هيكل بك

قد يبدو غريباً أن أقدم ، أنا ، لكتاب فى الملاحة والنقل البحرى ، وأنا لا أعرف منها أكثر من أنى ركبت مختلف البواخر فوق متون بحار مختلفة كسائح لا كملاح ، ورأيت مايرى السائح أثناء سفره على سفينة من السفن من نقل البضائع اليها وتفريغها منهـا . وقد شعرت أنا بهـذا العجب حين طلب ألى القبطان عبد الرحمن اسماعيل أن أقرأ كتابه على أن أقدم له . لكني ما لبثت أن قرأت الملازم الأولى منه حتى شـعرت بشغف لأن أضع هذا التقديم . فلما أتممت قراءة الكتاب ازددت بالتقديم له شغفاً وعليه حرصاً .

وعلة هذا الشغف ، أن الكتاب فتح أمام نظرى عوالم جديدة من الحيـاة ومن التفكير لم تجل من قبل بخاطرى ، وصور أمامى السفينة ومكانتها الكبرى فى حياة الشعوب القومية صورة أثارت أكبر اهتمامى ، وجعلتنى أومن بأن أمة لها مركزمصر الجغرافى ولهـا شواطئها الممتدة على البحرين الأبيض والأحمر ثم لايكون لها أسطول تجارى كبير ، أمة مقصرة فى أسـباب حيوتها أفحش التقصير ، مغضية عن مصالحها أفحش الاغضاء ، مهملة لنعمة من اكبر نعم الطبيعة عليها بينا هى تستطيع الاستفادة اكبر الاستفادة منها . فالسفينة ليست اداة نقل تجارى وكفى ، ولكنها امتداد لحدود الأمة فيما وراء حدودها إلى حيث تذهب هذه السـفينة . وهى ليست اداة نقـل جامدة تجرى على الماء بدفع الهواء أو بتحريك البخار بل هى كائن حى يوحي إلى نفس أهله وذويه بمعان ماكانت لتجول بخواطرهم لولاه ، وهى كائن حى له سـكونه وله جماحه وله ثورته ، وهى تبلغ من ذلك حتى ليشبهها الملاحون بالمرأة الحسـناء يجب أن تعرف كيف تسوسـها أذا أردت أن تملك قيادها وأن لاتجعلها تؤذيك بصدها ،

والسفينة هى أداة ارتباط الحياة الدولية وعلم المجد القومى المرفوع خلال هذه الحيـــاة الدولية فاهمالها إهمال لهذا المجد القومى وتقاعس عن الاشـــتراك فى الحيـــاة الدولية .

يدفع الكتاب إلى نفسك هذه المعانى المركزة . لكنه يبسطها أمامك بسطاً ويضرب لك من أمرها أمثالا ويقفك من تطورها أثناء العصور المختلفة منذ الفراعنة الأقدمين إلىعصرنا الحاضر ، ويصور لك هـــذه المعانى وكيف تبدو حين تتحقق بمصر فى هـذا العصر الذى نعيش فيه بمـــا يجعلك تحس اذ تتنقل فى الكتاب من صفحة إلى صفحة ومن فصل إلى فصل انك تقرأ رواية تقص حياة ملآى بالحياة بأسلوب سهل كله الدلالة على مبلغ ملك الكاتب لموضوعه وحبه إياه وحرصه على أن يصل به إلى لب قارئه وإلى قلبه لتنتهى من الكتاب إلى الأيمان بما يجب علىمصر من انشاء بحرية تجارية قوية تنقل الحظ الأكبر من تجارة مصر صادرها ووارِدها وتنقل حظاً من تجارة الدول الأخرى وترفع العلم المصرى فى البحار المختلفة على أن تعترف الدول بهـذا العلم اعترافاً يؤدى إلى تبادل المعاملة فى الميـــاه الدولية على أساس المســـاواة ويفتح أمام مصر والمصريين حيـــاة جديدة فسيحة الافاق لا تعرف الحدود ولا يقف فى وجهها مايقف اليوم من قيود .

وأشهد لقـــد بلغ بى الدهش غاية حدوده حين رأيت أننا ندفع أجراً لنقل صادراتنا وارداتنا تسعة ملايين ونصف المليون من الجنيهات سنوياً تتقاضاها بواخر اجنبيه وتنقل بذلك من جيوبنا نحن المصريين إلى دول أجنبية . تسعة ملايين ونصف المليون هى ثلث ميزانيتنا العـــامة أو تكاد . وهى تعادل حظاً غير قليل من ايرادنا القـــومى . فلو أننا انفقناها لتعود إلينا ، لو دفعها مصدرونا ومستوردونا إلى سفن مصرية ليتقاضاها ملاحونا المصريون وشركات التأمين المصرية على السفن لكانت ذات أثر كبـــير فى رخائنا ولفتحت أمامنا ابواب صناعات كثيرة غير معروفة اليـــوم . ولقد تكفل هذا الكتاب بايضاح مايجب لبناء بحرية تجارية مصرية ايضاحا لا يجد الانسان بعده موضحا

لاعتذار من جانب الافراد والشركات عن القيام ببناء اسطول مصر التجارى ، ولا يجد بعده موضعا لاعتذار من جانب الحكومة إذ هى قصرت دون أن تمد يدها بمثل المعونة التى تقوم الحكومات الأخرى بتقديمها لأساطيلها التجارية . فلم يحل عدم وجود الحديد فى اليابان وفى هولانده دون بناء أساطيل حربيـــة وتجارية ضخمة ولم يمنع ايطاليا من أن تكون لهـا سفن تضـارع أكبر سفن العـــالم . وبمصر من الزيت والبترول ومختلف أدوات الوقود ما تستورده البلاد الأخرى من غيرها . فالتردد إذن فى إنشاء الاسطول التجارى المصرى وفى اشراف الحكومة عليه ووضعها التشريع اللازم له لا يمكن أن يبرره مبرر . وذلك ما يقنعك هذا الكتاب به اقناعا يصل بك الى موضع الايمان ويجعلك تشعر بأنه واجب عليك أن تساهم فى الدعوة الى إنشاء هـــذا الاسطول التجارى

وتاريخ مصر القـــديم وتاريخها الحديث يقتضيها ذلك كل الاقتضاء . فقد كانت فى كثير من العصور دولة بحرية عزيزة الجانب وكانت قـــد بدأت فى عصر محمد على تعود لتنشىء لها اسطولا تجاريا واسطولا حربيا يرفعان كلمتهـا ويفسحان حدودها ويزيدان فى تجارتها أضعافا مضـاعفة . وبينما كانت شركة اللويدز الانكليزية ماتزال مقهى اللويدز ومجتمع المؤمنين على السفن والكافلين قوتها وحمولتها كانت لمصر اساطيل تمخر عباب البحر وتنقل بضـــائع الشرق الى الغرب وبضـائع الغرب الى الشرق مستفيدة من مركزها الجغرافى المنقطع النظير بين قارات العالم الثلاث الكبرى . وإذا كانت الملاحة البحرية قـــد تقدمت وما تزال تتقـــدم وقد انتقلت من الشراع الى البخار إلى الزيت فان الامم المختلفة قد سايرت هذا التقدم واستفادت أكبر الاستفادة منه . فجدير بمصر أن تستفيد منـــه هى الأخرى . وهى ان فعلت فقد فتحت أمام ابنائهـا أفاقا جديدة ، يرسم مؤلف هذا الكتاب طائفة منهـا حين يتحدث عن التعليم البحرى والتدريب فوق المحيطات بقوة وبساطة ودقة لا أطمع فى هذا التقديم فى اكثر من أن اشير إليها هذه الاشارة السريعة

وقد عرض المؤلف فى آخر كتابه إلى مشكلة عويصة هى اطراد النقص فى النقل عن طريق مصر بسبب ارتفاع رسوم قناة السويس ثم عالج هذه المشكلة علاجا عمليا باقتراح انشاء قطارات البحر. وسيتلوا القارىء تفاصيل ذلك بعد أن يكون قد مر بتاريخ الحياة البحرية وبالتعليم البحرى وبالسفن فى مختلف صورها وبالحكومات وما تؤديه من معاونات لبحريانها التجارية وبما يجب على مصر أن تقوم به لأسطولها التجارى ، وبعد أن يكون قد استمتع أثناء تلاوته ذلك كله بما استمتعت أنا به من فائدة ولذة عظيمتين .

وانى لواثق أن يقدر ذوو الشأن ما جاء فى هذا الكتاب من اقتراحات عن البحرية التجارية وعن البعثات وضرورة إيفادها ، وأثق من أن يؤدى ارتفاع صوت القبطان عبد الرحمن اسماعيل بهذا النداء الحار لانشاء بحرية تجارية مصرية إلى ارتفاع أصوات أخرى من جانب رجال الملاحة المصريين على اختلاف درجاتهم . فاذا اتاحت الأقدار أن تحقق مصر مادعاها عبد الرحمن اسماعيل إليه فانها تكون قد أدت بعض الواجب عليها لنفسها ولهذا المركز الجغرافى البديع الذى حبتها به الطبيعة .

ولهذه المناسبة أريد أن أقتطف هذه العبارة التى نقلها المؤلف فى ختام كتابه عن الأميرال كون رئيس مجلس الشؤون البحرية الأمريكية لعلها تفتح أعين رجال الملاحة ورجال الحكومة ورجال المال عندنا إلى جسامة واجبهم فى هذا الشأن . قال جنابه « هل يجوز أن نترك هذه الثروة لقمة سائغة للاجانب وفى الامكان استخدام آلاف من شباننا فى الصناعات البحرية فى السفن وفى الشواطىء وفى الموانى الأهلية ؟ ! . . وكيف يجوز لنا أن نتنازل عن هذه الثروة وهى ليست ملكا للجيل الحاضر ، بل هى تراث للأجيال المقبلة ، فضلا عن أننا اذا تنازلنا عنها ألجمنا حاصلاتنا الزراعية ومنتجاتنا الصناعية بلجام يقبض عليه الأجانب الذين يهيمنون على اسعار نقل هذه الحاصلات ويتصرفون فى مصيرها إلى حد ما ، وقد يضعون حواجز تحول دون تصريفها وتشجيعها على المنافسة فى الأسواق الاجنبية » .

لقد بدأت مصر منذ سنوات قليلة حياتها البحرية فانشأت شركة ملاحة الاسكندرية ثم انشأت شركة مصر للملاحة وهى الشركة التى يشترك فيها بنك مصر ويشرف عليها ، وهــــذه نواة يمكن أن تنمو وتكبر اذا لقيت العناية والرعاية من جانب من يقدرون الأهمية الكبرى التى تعترف بها الأمم المتحضرة جميعا لبحرياتها التجارية على النحو المبين فى هذا الكتاب .

فعلينا افرادا وجماعات وحكومة أن نتخذ مما جاء به نبراسا لتغذية روح الملاحة وتنمية بحريتنا التجارية لتصل إلى مثل ما كان لها من مكانة فى عصور لم تكن مصر فيها اكثر شعورا بقوميتها مما هى اليوم ؟

محمد حسين هيكل

ترجمة كتاب المفوضية المصرية الملكية
بواشنجتون

واشنجتون فى ١٤ اغسطس سنة ١٩٣٣

الربان عبد الرحمن اسماعيل
طرف القنصلية المصرية الملكية
١٣٠ بارك افنيو
مدينة نيويورك

عزيزى الربان اسماعيل

وفق وعدى لك يوم مغادرتك واشنجتون ، سلمت تقريرك إلى جناب المحترم « المستر هوفر » (المدير المساعد لمصلحة الملاحة البحرية الأمريكية ، ومفتش عام المجالس البحرية الامريكية) لابداء ملاحظاته على محتوياته ، والأدلاء بمعلوماته عن العلاقات بين المجلس البحرى الأمريكى والسفن الأجنبية فى المياه الأمريكية ، كما طلبت .

وقد تسلمت صباح اليوم رسالة من جناب « المستر هوفر » يجيبنى فيها إلى ماطلبت ، ومع هذا صورة الرسالة ، وتستطيع أن ترى من رسالة « المستر هوفر » أنه وجد تقريركم دقيقا ، وأنه ارتاح إلى ملاحظاتكم . وقد أضاف جنابه فقرة فى صفحتي ٢٨ و ٢٩ فيما يختص بامتحانات الأجازات ، وأملى فقرة أخرى فى صفحة ٢٤ ، يقول عنها أنها تكمل بحث رسالتكم من هذه الناحية . وقد بعث إلىّ بعدة نشرات أرسلها لحضرتكم فى غلاف منفصل .

راجيا أن تكون ملاحظات جناب المستر هوفر وما أضافه إلى تقريركم قد أرضاكم ، أحب أن أعبر عن ارتياحى الخالص لما احرزتموه من نجاح فى الميدان الذى هيأتم انفسكم له . وأنى واثق من أن الحكومة فى القاهرة ستقدر جهدكم ؟

المخلص

امضاء اندريا قطاوى

السكرتير الثالث للمفوضية

ROYAL EGYPTIAN LEGATION
WASHINGTON, D.C.

August fourteenth
1 9 3 3

Captain A. R. Ismail
C/o Royal Egyptian Consulate
10[illegible] Park Avenue
New York City, New York

Dear Captain Ismail:

In accordance with my promise to you on the day of your departure from Washington, I forwarded your report to Mr. Hoover for his observations of its contents. I also asked him to furnish information on the relations between the Board and Foreign Ships in American waters, as you requested.

In answer I have received this morning a letter, copy of which I enclose, from which you will see that Mr. Hoover found your report very accurate and also that he was much interested in your observations. Mr. Hoover added a paragraph on page 28 and 29 in regard to the examination of licenses and dictated a statement on page 24 which, as he says, will cover that feature of the treatise. He also enclosed several publications which I am sending to you under separate cover.

Hoping you will be satisfied with Mr. Hoover's observations and additions to your report, I beg to express the sincere interest I feel in your progress in the field of service you have undertaken and I am sure the Government in Cairo will be very satisfied with your work.

Yours very truly,

[signature]

André Cattaui
Third Secretary of the Legation

AC:W
Enclosure

اسست عام ١٨٠٤

ترجمة كتاب الاكاديمية البحرية بنيويورك

مدرسة شلتز للملاحة والهندسه البحرية
أكاديمية اتمارك سابقا
بمدينة نيويورك

٢٨ اغسطس عام ١٩٣٣

الربان عبد الرحمن اسماعيل
بواسطة القنصلية المصرية الملكية
١٣٠ پارك افنيو
مدينـــة نيويورك

عزيزى الربان اسماعيل

قرأت جزءا من رسالتكم على المبادىء والأمثـــلة التى تنتظم عالم الشؤون البحرية التجارية وإمكان تطبيقها فى مصر

ونستطيع أن نؤكد لـكم أن دراستكم لموضوع التعليم البحرى التجارى فى العـالم مشوقة جدا ، ولعلى أقر حقيقة أننى وكثيرون من أصــــدقائى نعتبرها عمـــلا مجيدا نفخر به . ولا غرو فأنا ، نحن الامريكيين ، نعتبرك ,, ياربان اسماعيل ،، تلميذنا .

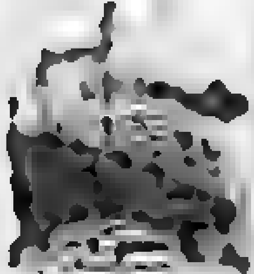
ونأمل فى اخلاص ، من أجلك ، أن تنـال مصر والملاحة كل تطور ناجح .

ولا زلنا المخلصين؟

أ . ج . شلتز
الرئيس

[illegible]
[illegible]

Established [illegible]



SCHULTZ'S
NAVIGATION AND ENGINEERING SCHOOL
[illegible]
61 WHITEHALL STREET
NEW YORK CITY



August 28th.1933.

Capt. A.H.Ismail,
Royal Egyptian Consulate,
1[illegible] Park Ave.,
New-York,City.

Dear Capt. Ismail:

I have read part of your treatise on the principles and examples of the shipping world and their potential application in Egypt.

Your study of the subject of marine training in the world is extremely interesting and as a matter of fact many of my friends and myself regard it as a very excellent piece of work, of which we are proud.

After all we Americans consider you Capt. Ismail our student.

We sincerely hope, for your sake, that "Egypt and Navigation", shall have every successful development. I remain,

Sincerely yours,

[signature]

Principal.

A[illegible]/A[illegible].

تقديم الرسالة

حضرة صاحب السعادة وكيل وزارة المالية ورئيس اللجنة البحرية المستديمة

ياصاحب السعادة

أتشرف بأن أقدم إلى اللجنة البحرية المستديمة بوزارة المالية «مصر والملاحة» محاولة إيجابية فى أنظمة ومبادىء عالم الشؤون البحرية التجارية وإمكان استخدامها فى مصر .

وإنى بمحاولتى الكتابة فى هذا الموضوع أرغب مخلصاً فى التعبير عن شكرى وتقديرى للمساعدة والتشجيع اللذين تفضلت بهما على الحكومة المصرية وكثيرون من أبناء وطنى الأعزاء وفى مقدمتهم حضرة صاحب المعالى مرقص باشا حنا وزير المالية الأسبق . وحضرة صاحب السعادة الأستاذ احمد باشا عبد الوهاب وكيل وزارة المالية . وحضرة صاحب العزة الدكتور محمد حسين هيكل بك .

وأتمنى أن تستطيع رسالتي هذه المتواضعة أن تعبر عما أنا مدين به من خالص النصح والعطف اللذين أولتنى إياهما الصحافة المصرية عامة والمقطم الاغر خاصة

وأنى شديد الاعتقاد أن رسالتى هذه إن هى إلا صدى لما تخفق به قلوب ضباط البحرية المصرية ورجالها وصورة لما يدور فى خلدهم من رغبة أكيدة غايتها رفع شأن مصر والملاحة .

وتفضلوا ياصاحب السعادة بقبول أصدق عبارات الاجلال والاحترام ؟

خادمكم المطيع

نيويورك فى يونيه عام ١٩٣٣

عبد الرحمن اسماعيل

عضو بعثة وزارة المالية بأمريكا

اعتراف وتقدير

لم أكن لأفكر يوماً فى كتابة « مصر والملاحة » باللغة الانجليزية حتى شاء الله أن التحق بجامعة كلومبيا بمدينة نيويورك لدراسة إدارة النقل والتجارة الخارجية واللغة الانجليزية العالية بمدرسة الأعمال بهذه الجامعة .

ولما كان من برنامج الكتابة بالانجليزية العالية أن يقدم الطالب كتيبا أو رسالة أو نبذة تتعلق بالأعمال التى أعد لها الطالب نفسه فى مستقبل حياته، كان لزاماً علىّ أن أكتب كغيرى من الطلاب مايتطلبه برنامج الدراسة .

لذلك رأيت أن انتهز هذه الفرصة وأكتب « مصر والملاحة » بالانجليزية وأقدمها لأستاذى Mr. N. W. Barnes لاسيما وأن المواد التى كان مقرراً علىّ دراستها ومنها الاقتصاد والجغرافيا الاقتصادية والنقل والتجارة الخارجية وإدارة الأعمال لها جميعاً مساس حيوى بموضوع بحثى بل كانت كلها ضوءا ينير ماغمض علىّ .

وقد تفضل الأستاذ « برنس » بتشجيع الفكرة تماماً .

أما الجزء الثانى الخاص بالتأمين البحرى وعلاقته بالتجارة البحرية فقد كان مقرراً علىّ درسه ضمن منهج مادة إدارة النقل وقد تفضل جناب أستاذى المحترم Mr. Morris S. Rosenthall بالاطلاع عليه فضلا عن أننى اتخذت من كتابه فى هذه المادة وهو الكتاب المقرر درسه فى جامعات أمريكا وأوروبا مرجعاً لى فى كتابه هذا الجزء . وإنى أذكر هنا بمنتهى الامتنان تشجيعه العظيم لى بتنازله بطلب ما كتبته خصوصاً ماكان ماساً بهذا الموضوع من الناحية التاريخية ليعرضه على طلاب علم النقل فى السنوات المقبلة .

والجزء الخاص بمساعدات حكومات العالم لبحرياتها التجارية والصناعات البحرية ، مقتبس من نشرات ومطبوعات وزارة التجارة الأمريكية التى تتناول موازنة ميزانيات الدول البحرية ، ومحاضر اللجان البحرية التجارية البرلمانية وغير البرلمانية فى العالم وهذه المعلومات الرسمية يعنى بجمعها وتصنيفها

مندوبون تبعث بهم دولة الولايات المتحدة إلى اقطار العالم لهذا الغرض خصيصاً كما يعاونهم فى ذلك رجال فى السلك السياسى والقنصلى درسوا الشئون البحرية التجارية بالجامعات الامريكية وراقبوا تطورها فى العالم .

وهذه المطبوعات والمنشورات تشجع وزارة التجارة الامريكية تدريسها فى الجامعات وقد كانت لى فرصة دراستها بجامعة كولومبيا .

وقد تفضل حضرة صاحب العزة نيقولا بك خليل مفوض مصر بأمريكا بالسعى لدى وزارة التجـــارة الامريكية برجاء السماح لى باستخدامها فى رسالتى لـكى يستفيد منها القارىء المصرى فأجابت الوزارة مطلبه فلعزته جزيل الشكر وللوزارة الامريكية التقدير .

وأما الجزء الخاص بالتعليم البحرى التجارى فى العالم والمجالس البحرية فهو بمجمل ماعنّ لى من الملاحظات والمشاهدات التى مرت بى أثناء تمرينى بالأسطول التجارى الامريكى وأثناء إقامتى بالولايات المتحدة . وقد تفضل حضرة الاستاذ المحترم اندريا قطاوى سكرتير المفوضية المصرية بأمريكا بعرضه على جنـــاب المحترم Hon. D. N. Hoover مدير عام المجالس البحـــرية الامريكية فحاز رضاء جنابه كما يرى القارىء الاشارة إلى ذلك فى غير هذا المـكان .

وقد كان لتشجيع جنـــاب المستر هوفر أثر طيب فى اخراج هذه الرسالة وترجمتها الى العربية . هـــذا وقد أستعنت بطريق مباشر أو غير مباشر بكثيرين من الـكتاب البحريين يضيق المقـــام عن ذكر اسمائهم جميعاً وانى أسجل لهم أجمعين فضل المعونة .

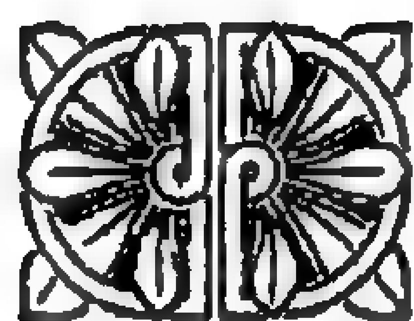
هذا وانى لا أنسى أن أشكر جنـــاب المحترم Capt. A. J. Schultz مدير أقدم أكاديمية للملاحة والهندسة البحرية بنيويورك على التحية والأمانى الطيبة التى وجهها إلى مصر بمناسبة اطلاعه على « مصر والملاحة » .

ثم أرغب فى شكر حضرة صـاحب العزة مدير عام الكمارك المصرية على تفضله باعطائى احصائية صادرات وواردات مصر فى العشر السنوات الماضية .

وقد أبى حضرة صاحب العزة الدكتور هيكل بك الا أن يتولانى بعطف جديد فى كل محاولة . وقد تفضل عزته بمراجعة هذه الرسالة وابداء الاقتراحات

التى اهتديت بها فى اخراجها والمضى فى اتمامها ، مما يجعلنى عاجزاً عن شكره .

ومما تقدم يرى قارئى الكريم الا فضل لى فى وضع هذه الرسالة بل يشرفنى أن أحملها إلى قومى محدثاً اياهم عن الشؤون البحرية التجارية فى العالم تاركا لهم القول الفصل فيما يمكن أن يستخدموه مما جاء بها لترقية مصر واعلاء شأن الملاحة فيها .



الى الامام

كم أنا مدين لنهضة مصر المباركة وحركة الأمانى القومية التى انفجر بركانها عام ١٩١٩ فقد تطورت فى لهيبها أمنية « الطفولة » أن أكون يوماً ما « قبطانا » الى حقيقة .

حقاً انى مدين « بمصر والملاحة » لهذه الحركة فقد بعثت بها الى رأسى وأصبحت ألعاب الطفولة على شاطىء قنال السويس وساحل البحر الأبيض وبحيرة المنزلة وترعة الاسماعيلية ، أخذت هذه الألعاب والأحلام تتحول إلى رغبات وأمانٍ أشد ما تكون تعلقاً بملاحة مصر .

وقد تصادف لحسن الحظ أن التحقت بخدمة مصلحة الجمارك فكنت أشاهد يومياً العدد العديد من المراكب والبضائع ، ورجال الأعمال والعمال تتدافع فكانت هذه المناظر دلالة على ما تبذله الأمم الأجنبية أفراداً وحكومات وما تقوم به من محاولات فى اقتسام عظمة البحر والسيطرة على الأعمال فيه ، فنمت هذه الفكرة لدىّ وأصبحت عندى إيماناً لا يناله شك .

ومما يلذ لى ذكراه أن والدى وأقاربى وأصدقائى لم تنل منهم هذه الفكرة تشجيعاً بل تصديقاً لأنهم رأوا أن مصر ليست بها مدرسة للملاحة ولا تملك سفينة واحدة يومئذ .

وقد جمعتنى الصدفة بصديقين شقيقين بالاسماعيلية ارتاحا للفكرة ورغبا فى مشاركتى العمل لها ـ أحدهما الآن مدرس بالمدارس الأميرية ، والآخر موظف بوزارة المواصلات وقد اتفقنا جميعاً أن نكتب إلى جريدة المقطم الغراء عن هذه الرغبة .

وقد تفضل حضرة صاحب العزة خليل بك ثابت رئيس تحرير المقطم الأغر فنشر كلمتنا فى الصحيفة الأولى فى ٢٦ يوليه عام ١٩٢١ وعلق عليها بقوله : « نظن أن هذا أول صوت صعد من صدر الشبيبة المصرية مجاهراً بحاجة البلاد إلى أمر طال إهماله لسوء الحظ . فهذا الصوت الذى

يردد أمنية محمد على الكبير ويسمو إلى غرض شريف ونزعة سامية جدير بأن يقابل من جميع دوائر الحكومة والتجارة بالاهتمام وتنشيط أصحابه فقد أثبت التاريخ أن أنجح الأمم هى التى تعني بالملاحة وسنعود إلى البحث فى هذا الموضوع الحيوى بالتطويل ». وهو ما تفضل بعمله الأستاذ فعلا. (شكل ١ ، ٢).

وقد كان ذلك قبل أن تفكر حكومتنا فى أمر إيفاد بعثة بحرية بنحو ثلاث سنوات وقبل أن تنشيء مدرسة بحرية بالاسكندرية بنحو سبع سنين.

وقد حاولت أن ألتحق باحدى الشركات الأجنبية للتمرين أثناء دراستى الملاحة النظرية بأحد معاهد المراسلات بلندره، ولكننى لم أوفق إلى ذلك، فقد رفضت كل الشركات التى تقدمت إليها برجاء إلحاقى بمراكبها.

وعلى سبيل التدليل يرى القارىء كتابى شركة البوستة الخديوية بالاسكندرية (شكل ٣ ، ٤)، وفى أحدهما وهو المؤرخ ٦ يناير سنة ١٩٢٢ تقول هذه الشركة بأنه اذا صح عزمى على تعلم الملاحة واتخاذها مهنة، فانها تنصحنى بأن ألتحق باحدى المراكب الشراعية المصرية !!!

وهذا الاقتراح أعده وجيهاً من ناحية واحدة، ذلك أن المراكب الشراعية المصرية التى تحدثنى عنها الشركة إنما يقودها بحارة أكفاء من الناحية العملية ولكن ينقصهم العلم والفن. ولذلك فان هؤلاء البحارة الأميين لا يمكنهم أن يخرجوا من سفنهم الشراعية هذه « قباطنة ».

على أن هذه الشركة قد قبلت فيما بعد تلاميذ بحريين دون أن يكون لهم أى إلمام بالفن لا نظرياً ولا عملياً. والسر فى ذلك أنها رأت الطلاب المصريين قد التحقوا فعلا بمراكب شركات لندره ونيويورك فاذن يجوز لشركة بالاسكندرية أن تقبل مصريين !!!

ولما حصلت على شهادة تفوق فى العلوم البحرية من مدرسة لندره البحرية بالمراسلات تقدمت إلى حضرة صاحب المعالى مرقص باشا حنا برجاء مساعدتى على أمر تمرينى العملى. وقد تفضل معاليه فوعدنى باجابة رجائى منذ المقابلة الأولى « علشان لما انجح اخدم مصر ».

وقد اتصل معالى الباشا بجناب صاحب السعادة صديقه الدكتور مارتن هاول سفير أمريكا بمصر فى ذاك الحين وتوصلا إلى طريقة الحل . وهي إيفادى بعثة خصوصية . ولما تولى معالى الباشا وزارة المالية قرر معاليه إمكان إيفادى كبعثة على نفقتى الخاصة . وقد أوصت مصلحة الجمارك وزارة المالية باجابة التماسى وساعدتنى بكل قواها .

وحدث أن اعترض سبيلى تأخير وسوء تفاهم فى وزارة الخارجية والسفارة المصرية بأمريكا بعد سقوط الوزارة الوفدية . فتوصلت إلى حضرة صاحب العزة الدكتور محمد حسين هيكل بك مدير السياسة الغراء فتفضل عزته بتوجيه موضوعى فى طريقه الطبيعى وسار بى - جزاه الله خير الجزاء - إلى طريق النجاح .

ومما يجدر ذكره أن الدكتور هيكل بك قد تفضل بمساعدتى دون أن يعرفنى أو يرانى . ولما أن تشرفت بزيارته للمرة الأولى فى يونيه سنة ١٩٢٩ لشكره على مساعدته لي وإبلاغه نجاحى فى الحصول على درجة ضابط بحرى . عنّ لى أن أصارحه برغبتى فى دراسة عالم الشئون البحرية التجارية ومواصلة دراستى علّنى أستطيع أن أؤدى يوماً ما خدمة لوطنى ، فتفضل عزته بتشجيع الفكرة واعتبر هذه الرغبة أساساً لما يتفضل به علىّ من مساعدات فى المستقبل .

وفى يونيه ١٩٢٩ أيضاً تقدمت إلى حضرة صاحب العزة الأميرالاى محمد سلامه بك فهمى مدير البحرية بمصلحة خفر السواحل راجياً أن يتفضل علىّ بنصيحة ازاء رغبتى فى وضع كتيب عن الشئون البحرية التجارية فتفضل عزته بنصحى أن أوجه كل عنايتى حينذاك إلى دراستى وألا أحاول الكتابة فى هذا الموضوع قبل حصولى على درجة ربان . وفهمت من حديثه إن التجارب والوقت والعلم كلها عوامل قيمة تكسب كتابتى قوة وتقديراً . وقد صاحبتنى هذه النصيحة طوال مدة دراستى وتحصيلى .

ولما أردت مواصلة دراستى قامت فى سبيلى عقبات شديدة . فان المراكب الأجنبية لا يمكن أن تقبل الأجانب كضباط مسئولين عن أعمال القيادة وأعباء الملاحة ، وهذه العقبات قد أكسبتني عطف وتشجيع الصحافة المصرية

ما نشرته جريدة المقطم الغراء

في ٢٦ يوليه عام ١٩٢١

٢٠ ذي القعدة سنة ١٣٣٩
و ١٩ ابيب سنة ١٦٣٧

شبان مصر والملاحة

حضرات الافاضل اصحاب المقطم

مصر ذات الموقع الجغرافي الجليل - مصر التي تروم ان تزاحم الغربيين واهل العالم الجديد في نقل بضائعها جديرة باقتناء اسطول تجاري - مصر التي تطالب بالاستقلال التام يجب ان تؤهل ابناءها لقيادة الاسطول التجاري الذي لا نريده لنقل القطن وما نستورده من الخارج ولنقل الحجاج فقط بل لنقل بضائع البلدان المجاورة لنا ايضا

ولقد فكر فريق من الطلبة في هذا الامر الخطير وبعد بحث كبير في كيفية الوصول الى ضالتهم المنشودة علموا انه ضروري ان يلتحق افراد الفريق المذكور بسفن الشركات « كتلاميذ صناعة » ثم بعد التعليم العملي يتلقون العلوم البحرية في مدارسها

فالى ولاة امورنا والى حضرة صاحب السعادة رئيس الغرفة التجارية المصرية والى حضرات المحترمين اعضاء الغرفة نوجه نداءنا وغاية رجائنا هو تمهيد سبيل التحاقنا بسفن شركة من شركات الملاحة ونفضل الشركات الاميركية على سواها

انا نستحلف حضرات الافاضل اصحاب المقطم الاغر بالوطن المحبوب ان يضموا صوتهم الى صوتنا فاننا نثق تماما بان همة حضراتهم لا تعجز عن توصياتنا الى تنفيذ هذه الفكرة وحضراتهم افضل من يعرف حاجتنا الشديدة الى الملاحة والله تعالى نصير العاملين وهو لا يضيع اجر المحسنين والسلام

فريق من الطلبة عنهم

محمد عبد المنعم ابراهيم طالب ثانوي.
رمضان عبد الغفار ابراهيم طالب ثانوي.
عبد الرحمن محمد اسماعيل بجمرك الاسماعيلية

المقطم — نظن ان هذا اول صوت صعد من صدر الشبيبة المصرية مجاهراً بحاجة البلاد الى امر طال اهماله لسوء الحظ . فهذا الصوت الذي يردد أمنية محمد علي الكبير ويسمو الى غرض شريف ونزعة سامية جدير بان يقابل من جميع دوائر الحكومة والتجارة بالاهتمام وتنشيط اصحابه فقد اثبت التاريخ ان انجح الامم هي التي تعنى بالملاحة. وسنعود الى البحث في هذا الموضوع الحيوي بالتطويل

(شكل ١)

ما نشرته جريدة المقطـــم الغـــراء

في ٢ أغسطس عام ١٩٢١

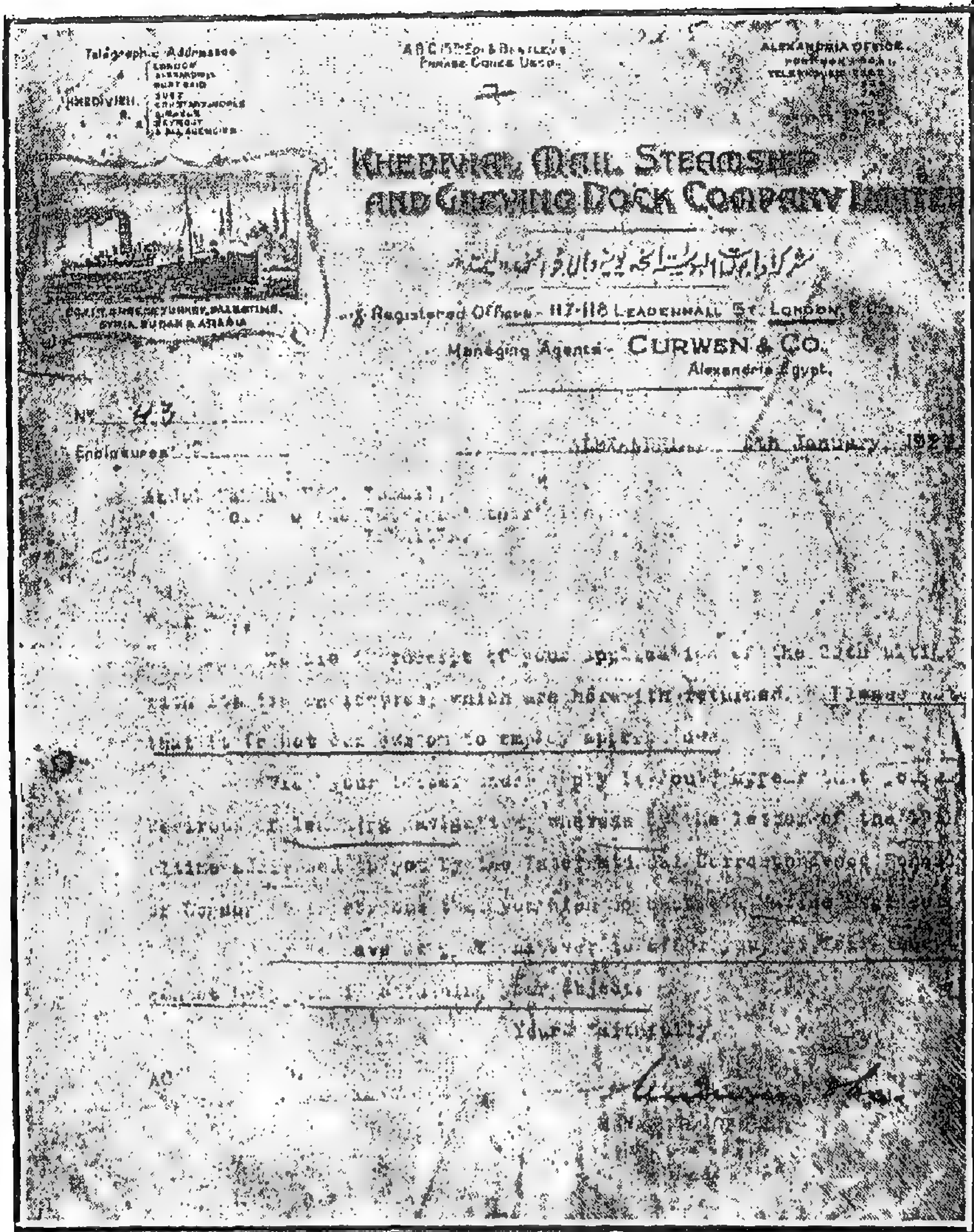
الثلاثاء في ٢ اغسطس و (٢٠ تموز) سنة ١٩٢١

مصر والملاحة

نشرنا في مقطم الثلاثاء الماضي رسالة بعنوان «شباب مصر والملاحة» لثلاثة من شبان مصر النجباء طلبوا فيها ان تسعى الحكومة والغرفة التجارية لالحاقهم بسفن شركة من شركات الملاحة ليتعلموا هم وغيرهم من شبان مصر هذه الصناعة. وعلقنا على رسالتهم فقلنا ان هذا اول صوت صعد من صدر الشبيبة المصرية مجاهراً بحاجة البلاد الى امر طال اهماله فهذا الصوت الذي يردد امنية محمد على الكبير ويسمو الى غرض شريف ونزعة سامية جدير بان يقابل من جميع دوائر الحكومة والتجارة بالاهتمام وتنشيط اصحابه فقد اثبت التاريخ ان انجح الامم هي التي تعني بالملاحة ووعدنا بان نعود الى البحث في هذا الموضوع الحيوي بالتطويل

ويستنتج مما اتانا من رسائل الشبان المصريين العديدة بعد ذلك ان هذا البحث صادف هوى من نفوس كثيرين وان النزعة البادية في كتاب الثلاثة الذي نشرناه تشمل عدداً كبيراً من الشبان النشيطين

(شكل ٢)



Telegraphic Addresses KHEDIVIAL

ABC 5th Ed & Bentley's Phrase Codes Used

Alexandria Office

KHEDIVIAL MAIL STEAMSHIP AND GRAVING DOCK COMPANY LIMITED

Registered Offices - 117-118 Leadenhall St. London, E.C.

Managing Agents - CURWEN & CO. Alexandria Egypt.

No. 43

Enclosures

6th January 1922

Yours faithfully

(شكل ٣)

كتاب شركة وابورات البوسته الخديوية بتاريخ ٦ يناير سنة ١٩٢٢

ترجمته

عبد الرحمن افندى اسماعيل : كاتب كمرك الاسماعيلية

سيدى : تسلمنا طلبكم المؤرخ ٢٩ الماضى بما فيه من الأوراق التى نعيدها لكم ونرجو أن تلاحظوا انه ليس من عادتنا ان نقبل تلاميذ بحريين

ويبدو من خطابكم انكم ترغبون فى تعلم الملاحة البحرية فى حين أنه يظهر من الخطاب الذى وجهته لكم مدارس المراسلات الدولية فى لندن بتاريخ ١٩ الماضى أنك تريد أن تكون مهندسا بحريا

ولما كان ليس لدينا أى وظيفة نستطيع أن نلحقكم بها فاننا نخشى أن لا يكون فى مقدورنا أن نعينكم على الوصول إلى غرضكم ؟

المخلصون

كرون وشركاه (الوكلاء المديرون)

Telegraphic Addresses
KHEDIVIEH

ALEXANDRIA OFFICE

KHEDIVIAL MAIL STEAMSHIP
AND GRAVING DOCK COMPANY LIMITED

شركة وابورات البوستة الخديوية ...

Registered Offices - 117-118 Leadenhall St. London, E.C. 3

Managing Agents - CURWEN & Co
Alexandria, Egypt

Enclosures

Mr. Abdul Rahman E. Ismail,
Customs Department,
Ismailia.

Dear Sir,

We acknowledge receipt of your letter of the 4th inst. enclosing one from the International Correspondence Schools which we return you herewith.

We regret that we can only confirm the contents of our letter of the 6th ult.

If you are determined to follow the sea as a profession, we would advise you to obtain employment in an Egyptian sailing vessel. A year or two in one, will give you an opportunity of fitting yourself for service in steamers at a later date.

Yours faithfully,

[illegible]
MANAGING AGENTS

(شكل ٤)

(كتاب شركة وابورات البوسته الخديوية بتاريخ ٨ فبراير سنة ١٩٢٢)

ترجمته

عبد الرحمن افندى اسماعيل: كاتب كمرك الاسماعلية

سيدى: نعلمكم بوصول خطابكم المؤرخ ٤ الجارى والخطاب الذى معه من مدارس المراسلات الدولية الذى نعيده لكم

ونأسف لأننا مضطرون إلى تأكيد ماقلناه فى خطابنا بتاريخ ٦ الماضى

وننصح لكم إذا صح عزمكم على تعليم الملاحة البحرية، بأن تلتحقوا بإحدى السفن الشراعية المصرية

فإن قضاء سنة أو سنتين فى واحدة منها قد يهىء لكم فرصة تستطيعون بعدها أن تعملوا فى إحدى البواخر فيما بعد؟

المخلصون

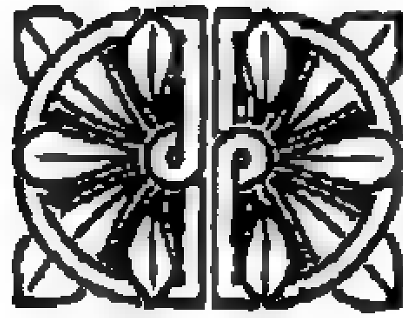
كروين وشركاه (الوكلاء المديرون)

وكان من أثر ذلك أن الحقنى حضرة صاحب السعادة الاستاذ احمد باشا عبد الوهاب وكيل وزارة المالية ببعثة مصلحة خفر السواحل وهذه مبرّة كبيرة جديرة بالشكر والاعتبار ، وألحقتنى وزارة المعارف كملاح بالبواخر المصرية وهيأت لى فرصة التمرين كوكيل ربان بباخرة بريطانيه أيضاً .

فبينما أنا شاكر الأفضال والمساعدات التى تعطف بها علىّ من ذكرت من كرام مواطنى ، وسأظل شاكراً لحضراتهم ومعترفاً بالجميل مدى الحياة أدرك أن هذه المساعدات والتشجيع ليست موجهة إلى شخصى بل قصد بها مواطنى الكرام تشجيعاً عملياً ومعونة فعلية للفكرة التى حملتها معى فوق أمواج البحار .

لذلك أرجو أن تكون محاولتى الكتابة فى موضوع « مصر والملاحة » موفقة حتى تحوز رضاهم .

وقبل أن أختم هذه الكلمة أرغب أن أشير إلى أنى أرجو ألا تكون هذه المحاولة آخر ما اكتبه عن مصر والملاحة ، كما أننى أرحب وأقدر النقد المنطقى المثمر وأعد رسالتى هذه دعوة إلى غيرى من الكتاب ليتناولوا فى حماس موضوع « مصر والملاحة »



المقدمة

أن مبلغ يسر ورخاء وصافى دخل كل رجل وامرأة وطفل من المصريين متأثر بحالة البحرية التجارية فى مصر

ذلك لأنه من الحقائق المعلومة أن نحواً من ٥٠ ٪ مما نستهلكه فى حياتنا اليومية إما وارد من الخارج وأما جهزته أدوات وردت من الخارج ، وتجارتنا عبارة عن تجارة بحرية محض ونولون النقل البحرى عامل مهم جداً له قيمته بل له القول الفصل فى اختيار مكان المعاملات التجارية وعدا ذلك فان لموقعنا الجغرافى مركزا ممتازا من ناحية النقل التجارى الدولى

وعلى سبيل المثل فى اعتبار أن لنولون النقل البحرى القول الفصل فى اختيار مكان المعاملات التجارية ، أذكر أن تجار الصادر فى مصر قد لاحظوا لحسن الحظ أن الحكومة الايطالية لما رأت أن « البيض المصرى » قد نافس بنجاح ماتنتجه إيطاليا من البيض لم يكفها أن فرضت ضريبة إضافية على موردى البيض الأجنبى بل قررت لكي تحمى الفلاح الايطالى أن تطلب إلى شركات الملاحة الايطالية التى تعمل فى النقل البحرى بين مصر وايطاليا أن ترفع نولونها على صادرات مصر من البيض

إن هذا الا مثل واقعى ، مثل يمكن إتخاذه مقياساً لاهمية البحرية التجارية فى رواج الأسواق الأهلية والخارجية لكل دولة

وأنه لما يؤسف له أننا لم نضع سياسة معينة لبحريتنا التجارية كما يفعل غيرنا من الدول كما يرى القارىء فى غير هذا المكان من جعل نقل نسبة مئوية من صادراتنا ووارداتنا على سفن مصر أمراً لا بد منه بدل أن تضيع بضعة ملايين من الجنيهات سنوياً سدى دون أن تستفيد بها الدولة كما سيرى القارىء ذلك فى مكان آخر أيضاً .

وهذه الملايين التي تعطيها مصر للشركات الأجنبية البحرية سنويا يمكن أن تنتعش بها الأسواق المصرية المحليـة وأن تخلق لمصر أسواقا أجنبية إذا وضع لمصر برنامج فى البحرية التجارية وانت جد عليم أن الأعمال كسلسلة متصلة الحلقات وأن نوعا من العمل كثيراً ما يستلزم خلق نوع جديد من الأعمال وهكذا

وفى إستطاعة مصر أن تشترى الأيدى التى تستخدمها فى مراكبها وأن تشترى العقول التي يمكن أن تحتاج اليها فى البداية وهذا أمر طبيعي وهو ما انتهجته كل دول العالم التى تبوأت مكاناً محترماً فى المدنية

هذا ولم يقف الذهب ولا الحديد ولا الفحم فى سبيل الصناعات البحرية التجارية لا فى إيطاليا ولا فى اليابان ولا فى غيرهما من الدول الأخرى التي اقترضت لتبنيأسطولها التجارى والتىلاتزال تستورد سنويا الفحم والحديد لتبنى وتسير سفنها التجارية تخفق علنها اعلامها فوق بحار العالم السبعة

فقد بنت مصانع السفن اليابانية أخيراً بواخر سريعة ممتازة وبنت إيطاليا أكبر وأسرع باخرة فى العالم اليوم ثم هى تصدر طرادات وبوارج إلى تركيا وحكومة الفرس وهى لاتزال يعوزها الفحم والحديد والذهب

وقد اخترت إيطاليا واليابان مثلا لكي أذكر القارىء بأنه ليس لهاتين الدولتين مستعمرات يدعو الاتصال بها إلى وجود الأسطولالتجارى ثم لأذكر له أنهما لم يصلا إلى مركزهما التجارى البحرى بمعجزة ـ بل لقد وصلتا إلى مركزهما بالعمل ـ والعمل المتواصل

عالم التجارة البحرية له مبادؤه وإجراءاته الفنية وتستطيع أى دولة أن تكون لنفسها مقاماً فيه إذا درست وعملت ، وليس غرضى أن أحاول هنا بحث المسائل الفنية المتعلقة بادارة السفينة أو إدارة العمل البحرى بل على النقيض سأحاول تجنب الاصطلاح الفنى حتى يتمكن القارىء الذى لا تربطه بالشئون البحرية أية رابطة من فهم موضوعى وحتى لا أرهقه بما لا يهمه من عقد الفن فيفقد شوقه وانتباهه إلى حديثى

ذلك لأن الغرض الأساسى من هذه الرسالة ان هو إلا تذكرة لمواطنى

بأن مصر أول دولة ســـادت البحار وان السفينة الأولى التى عرفها العالم من البحوث التاريخية إنما بناها المصريون وأن أقدم وثيقة بحرية تجارية قد كتبت باللغة الهيروغليفية

لقد قاد السفن المصرية مصريون ونقلوا حاصلات الهند وصفيح انجلترا منذ ثلاثة آلاف من السنين فليس هنـــاك من داع يحول دون أن تتبوأ مصر مكانة مهمة فى عالم البحار .

وسترى فى الصحف التالية تاريخ مصر فى الشؤون البحرية التجارية قديماً بتوسع وتاريخ بحرية بقية العـــالم باختصار وأما أمثلة ومبادىء عالم البحرية التجارية اليوم وهو مايمكن الاقتداء به فى مصر فقد كتبت عنـــه بالتطويل - كل دولة على حدة - مفصلا حالتها وســـياستها التجارية فى البحر ، والتعليم البحرى فى العالم .

كذلك سأحدث القارىء عن تجارتنـــا الخارجية ونقل البوستة المصرية من ناحية النقل البحرى وما عملته مصر وما يمكن أن تعمله لا على سبيل الاقتراح بل كأمنية أرجو المولى عز وجل أن يساعد مصر على تحقيقها .



الجزء الأول

موجز

فى تاريخ الشئون البحرية التجارية

فى العــــالم

الجزء الأول

موجز فى تاريخ الشئون البحرية التجارية فى العالم

مقدمة

يمتاز تاريخ الشئون البحرية التجارية على غيره من التواريخ بما يبعثه فى نفس القارىء من لذة وفائدة لا نظير لها بين صحف التواريخ الأخرى - ذلك لأن تاريخ السفينة انما هو تاريخ الانسان المتمدين فقد لعبت السفينة أهم دور فى تاريخ المدنيـــة وحسبك أن تعلم أن الأمم التى وضعت أيديها على وسائل التجارة البحرية منذ فجر التاريخ أى منذ أن تبوأت مصر عرش السيادة البحرية كأول دولة سادت البحار، حتى اليوم. بلغت من الغنى والسلطان مبلغاً يتناسب مع مقدار توفيقها فى النقل البحرى.

وقد أدركت أوروبا هذه الحقيقة التاريخية فى القرن الثامن عشر فاعتمدت على الشئون البحرية التجارية كعامل أهم من الفتوحات العسكرية يكسب الدولة ثروة ونفوذاً. لذلك عنى الأوروبيون والامريكيون بدراسة الشئون البحرية التجارية عنـاية صادقة فجعلوا التخصص فى هذا الفن طريقاً يمكن أن يسلكه طلاب الجامعات وانشأوا المدارس والصحف والأندية واللجان وغيرها مما ضمن لهم تحقيق نهضتهم فى هذا النوع من الجهاد.

ثم يمتاز تاريخ الشئون البحرية بتسجيل عبرة قل أن تجـــد مثلها فى فلسفة التواريخ الأخرى إذ قد عنى ببيـان أثرها ومداها وهى قصة أعظم خيبة عرفها التاريخ العالمى - الخيبة الكاملة - قهر الاسطول الاسبانى Spanish Armada كما رواها المؤرخ Froude :

لقد كان هذا الاسطول الاسبانى أعظم أسطول شاهدته القرون الوسطى فقد كان مكوناً من مائة وثلاثين سفينة تحمل ثلاثين الف بحرى وجندى وقد أعده فليب الثـــانى ملك اسبانيا ليقهر به انجلترا وكان مقرراً له أن يقضى دون عناء

على كل مقاومة يبديها الانجليز .

ولكن هذا الاسطول النفيس ـ أقوى اسطول فى العالم إذ ذاك ، قابله أسطول صغير تحت قيادة اللورد Lord Howrad وهزم هزيمة تاريخية منكرة !!!

ولم ؟ هل كان الاسبانيون أقل شجاعة من الانجليز ؟ كلا ! هل كانت مدافع الاسبان أدنى مرتبة من مدافع الانجليز ؟ كلا .

لقد خاب الاسطول الاسبانى لأنه كان تحت قيادة رجل لا يثق بنفسه !!! وحسبك أن تقرأ كتابه الذى رفعه إلى مولاه ملك اسبانيا بمناسبة تعيينه فى مركز القيادة :ـ

« صحتى متأخرة ومن تجاربى القليلة فى الماء أعتقد دائماً أننى أصاب بدوار البحر ـ ولا أملك مالا لكى أقوم بتضحية مادية ـ مع أنه كان أغنى اشراف اسبانيا ـ والحملة التى يعدها جلالة الملك فى غاية الأهمية ويجب أن يقودها رجل يعرف علم الملاحة البحرية وفنون القتال فى البحر وأنا لا أعرف منها شيئاً »

« وهذه المؤهلات الضرورية تنقصنى جميعها ثم لا تربطنى بالضباط الذين أقودهم أية صلة ، فاذا كنت كفؤا أو غير كفء بات علىّ أن أعمل فى الظلام برأى رجال لا ثقة لى فيهم »

« وأما القائد ادلانتديو الكاستيلى The Adelantado of Castile فهو خير منى والله يتولاه بعنايته لأنه مسيحى صالح وقد حارب فى معارك بحرية من قبل »

« فاذا بعث بى مولاى فانى أؤكد له أن ثقته بى سيترتب عليها خسارة أكيدة »!! والآن أسألك أن تفكر معى ملياً فى شأن ملك يعين قائداً لحملة بحرية كتب هذه الرسالة ثم تصور الاسطول والثلاثين الف جندى وبحار يقودهم رجل نزع ثقته من نفسه وممن حوله .

ولكن « فليب » كما تعلم كان عنيداً شديد المراس فهو يرغب فى أن يعينه قائداً وكفى مهما ترتب على ذلك من وقوع نكبة تاريخية

وهكذا يقص علينا تاريخ الشئون البحرية طرائفه ويحدثنا عن قوم

سقطوا لأنهم لم يثقوا فى أنفسهم وقوم خابوا لأنهم قد غالوا فى الثقة بأنفسهم كالايطاليين فى محـــاربتهم شمال أوروبا فى سبيل السيادة البحرية ـ ثم يحدثنا عن رجال جلت خيبتهم ـ أولئك الذين يقول عنهم « جوت » (Geothe) « أنهم لم يخطئوا فى حيـــاتهم قط ذلك لأنهم لم يجرأوا على إتيان عمل ما فى حياتهم » وأمثال هؤلاء نعرفهم جميعا.

الســـفينة « مولود بحـــرى »

انه من تقاليـــد الكتاب والمؤرخين البحريين والملاحين اعتبار السفينة كحيوان بحرى حى يلبسونها شخصية تميزها عن غيرها من السفن . وهذه الشخصية الحية ليس الأساس فيهـــا حجم المركب أو سرعتهـا وشكلها بل خواص أخرى تقوم مقام النفسية والذاتية عنـــد الحيوانات كسلوكها أثناء القيادة وسهولة توجيهها ومن أظرف ما يقولونه عنهـا أن السفينة أشبه بالمرأة يجب درس طباعها لإحكام قيادها .

ولقد تساءل هؤلاء الكتاب عمن علم الانسان كيف يعوم على قطعة من الخشب أو كيس من الجلد مملوء هواء ثم من عساه أن يكون صاحب العقل الجبار الذى بنى أول رمث « مرمه » .

على انه ليس من الصعب إدراك كيفيـــة وصول فكرة الطفو الى الرجل القديم ولعـــل أول ما أشار إلى ذلك هى تلك القصة التى تقول إن آدم وحواء قد لاحظا أوراق الأشجار وقطع الأغصان طافية على أنهار جنة عدن وتكرار هذه المشاهدة لا بد أوحى إليهما بفكرة امتطاء السفينة أو الجسم الطافى للتمكن من عبور نهر أو بحيرة فان طفو الأغصان أو جذع النخلة يدعو إلى التفكير فى إمكان إيجـــاد وسيلة لاستخدامها كطريق لعبور النهر أو البحيرة وليس من شـــك فى أن الطريقة الأولى لبناء السفن حتى عصر نوح كانت عبـــارة عن تفريغ جذع الشجرة بواسطة النار أو بآلة بسيطة حتى يتمكن الملاح المجـــاذف فى ذلك العصر من إيجاد موضع آمن لنفسه أثناء رحلته من

ضفة النهر إلى الضفة الأخرى أو من شاطىء البحيرة إلى الشاطىء الآخر (١).

مصر أول دولة سادت البحار

ولقد أثبتت البحوث التاريخية أن مصر هى أول دولة سادت البحار قديماً وهي لذلك تعد الدولة الأولى البحرية التى لا بد أن يعنى بتاريخها ويبتدىء بها من يهمهم دراسة الشئون البحرية التجارية.

ولذلك فمن المرغوب فيه أن نتبع سير الشئون البحرية القديمة وبناء السفن فى مصر قديماً لامكان تقدير مكانتها الملاحية قديماً (٢).

ومن ضمن المؤرخين الذين عنوا بالشئون البحرية القديمة وبناء السفن الكتاب الآتون:

Young, Champllion, Lepsius, Busen, Birch, de Roughe, Chabas, Goodwin, & Wilkinson.

وكلهم بالاجماع لم يمكنهم الوصول إلى آثار تاريخية تساعدهم على تكوين فكرة عن السفينة الأولى التى استخدمت فى الدجلة والفرات. وبعض المؤرخين يظنون أن مدينة (Tyre) الفينيقية كانت ذات أهمية بحرية قبل مصر ولكن هؤلاء المؤرخين لا يعتمدون على إثباتات تاريخية تقطع بهذا ولذلك لا يعول كثيراً على هذه الاقتراحات الواهية الدليل. فان تجار مدينة Tyre الفينقيين الذين يظن أنهم كانوا قد أوجدوا علائق تجارية هامة مع كل شواطىء البحر الأبيض المتوسط وامتد نفوذهم التجارى شمالاً ثم جنوباً فى المحيط الهندى. هؤلاء التجار الذين كانوا يلقبون بالأمراء والذين يقال عنهم أنهم أداروا حركة نقل جعلتهم عظماء عصرهم لم يتركوا آثاراً تدل على عظمتهم التجارية وعلى السفن التى استخدموها.

لذلك وجب علينا ترك الظنون جانباً وبدء بحثنا معتمدين على حقائق

---

(1) See a good passage in Clandians - « Rape of Prospopine » on this subject, and Virgile George P 136.

(2) Read «Vide Herod iii 15, Arist de Munds V. iii 13 Palyb 37, Strab V. I. O. Phillips Minergy Page 249.

وآثار تاريخية يرجع عهدها إلى نحو ستة آلاف من السنين قبل الميلاد يوم أن نزح البابليون الى مصر يحملون معارفهم وخبرتهم بالبحرية وبناء السفن فقد عثر لحسن الحظ على جرة محفوظة الآن بدار الآثار البريطانية بلندرة منقوش عليها رسم يصور لنا السفينة الأولى منذ ذلك العهد تقريباً ويرى المطلع على هذا النقش أن السفينة بسيطة ذات ساريه وشراع مربع وغرفة على المؤخرة وفى المقدمة مكان لبحرى واقف وبيده مجس Sounding Stick ليراقب السفن التى فى طريقه .

ثم أثبتت الاستكشافات التى عثر عليها حفارو الآثار بين قبور وقصور قدماء المصريين صحة ما تقدم . إذ قد عثر على نقوش (صور) المراكب المصرية الأولى ونماذج صغيرة منها على ضفاف النيل .

وقد لاحظ الباحثون أن المصريين القدماء كانوا يعنون كثيراً بتحسين بناء السفن الأولى وتطورها لا على شاطىء النيل فقط بل فى البحر الأحمر The Land of Punt

وانك اذا قارنت السفينة الشراعية التى تمخر اليوم عباب المحيط بالسفن التى بناها المصريون القدماء لما وجدت هناك اختلافاً فى الشكل والبناء بوجه عام سواء كانت سفن اليوم الشراعية مبنية من أخشاب كندا أو فى مصانع الانجليز وفى هذا دليل ملموس على أن مصر كانت أمة بحرية عظيمة الشأن وفى الصحائف التالية نرى مبلغ هذه العظمة سواء كان ذلك فى فن الملاحة أو فى فن بناء السفن .

السيادة البحرية المصرية

تفضل العلامة هاج Prof. Alfred H. Haag مدير قسم الشئون البحرية التجارية بمدرسة السلك السياسى « بجامعة مدينة جورج » Georgetown University بواشنجتون عاصمة الولايات المتحدة الامريكية فذكر العالم بسيادة مصر البحرية فى سياق حديثه أمام المؤتمر الأهلى لبناء السفن بمدينة نيويورك عام ١٩٢٩ .

فقد ذكر العلامة هاج « أن الامريكيين قد وطدوا العزم على أن يتبوأ

عليهم مكانه فى البحار ، وقص على الأمريكيين والعالم قصة السيادة البحرية المصرية قديماً فقال :

لقد عثر علماء العاديات المصرية حديثاً على نموذج لسفينة صغيرة يرجع تاريخها إلى نحو ١٢ ألف سنة وقد سماها علماء الآثار المصرية بسفينة البدارين (Badarian Booat) وهذه السفينة فى شكلها الاجمالى تشبه سفينة اليوم .

ومما لاشك فيه أن السفن المصرية قد انتشرت انتشاراً مهماً أثناء حملات مصر على بلاد بنت (Land of Punt) فى عصر الملكة (Queen Hatchopsitu) منذ نحو ثلاثة آلاف وخمسمائة سنة .

« وهذه المراكب كانت مجهزة بخمسة عشر مقذافاً فى كل جانب وبفضلها اتسع نطاق تجارة مصر فى عهد الأسرة الثامنة عشر »

« ويرى زائر معبد الملكة حتشبسوت نقوشاً تدل على عودة هذه السفن من حملاتها موضحة باللغة الهيروغليفية بطريقة تكاد تكون مشابهة لمستندات الشحن التى تستعملها اليوم شركات الملاحة فى العالم يبين بها كمية وأنواع الأخشاب والزبيب وأشجار الروائح العطرية والجلود والأبنوس والعاج والذهب والفضة التى نقلتها هذه السفن إلى مصر فى ذلك العهد »

هذا موجز لحديث العلامة « هاج » عن سيادة مصر البحرية قديماً وأما المؤرخ (Wilkinson) فقد حدثنا فى توسع عن شؤون مصر البحرية قديماً وتجارتها فى البحار ومبلغ نفوذها حينذاك فقال أن مصر كانت غنية بعلمائها وعدد سكانها وكان ذلك قبل (Classical nations) بقرون كثيرة وقبل أن يعرف الناس أن الفينيقيين تجار ومحاربون .

وقد رصد المصريون القدماء الكواكب وتتبعوا تنقلات الاجرام السماوية ووضعوا أساس علم الفلك لكى يحددوا مواعيد المواسم والاعياد الدينية . ثم وضعوا أيضا أساس علم الهندسة واستخدموه فى بناء الاهرام والخزانات والاحواض لضبط فيضان النيل

ثم كان لا بد لهم من استخدام علم الهندسة فى نقل الأحجار الهائلة من محاجرها لبناء المعابد والأهرام ولا سيما وأن بعض هذه الأحجار قد نقل

الى مسافة تقدر بنحو ٥٠٠ ميل وهـــذا يدعو الى استخدام نوع من السفن مجهزة بالآلات الى حد ما ، وكل اكتشـــاف تاريخى تلاه اكتشاف آخر جاء مؤيداً أن المصريين القدماء كانوا قد حذقوا استخدام المعادن فى الأعمـال الخشنة والرشيقة على حد سواء .

أما النقوش التى فى المقابر المصرية فهى دليـــل على مبلغ تفوق المصريين فى الفنون الجميلة كما تدل التماثيـــل الضخمة على حذقهم وقوة إرادتهم وجلدهم فى أعمـال نحت الصخور الصماء وأن دقتهم فى تطبيق ما وضعوه فى فنى الفلك والرياضة على الملاحه البحرية برهان قاطع على شدة ذكائهم وقوة عقولهم .

وأن العائمات « المرمات » الأولى التى نقلت الأحجار من المحـــاجر لبناء الأهرامات والمعابد أوجدت فكرة بناء سفن من حجم مناسب فاستعانوا بحذقهم فى استخدام المعادن والفنون الجميلة وقوة رغبتهم وصبرهم فى بناء سفن جمعت كل هذه المبزات فزادت حاجـــة البلاد الى واردات كمالية وغير كماليـــة واتسع نطاق الصادرات وحملت السفن المصرية صـادرات مصر ووارداتها فنمت ثروة البلاد وعمها اليسر والرخاء .

بناء السفن فى عهد المصريين القدماء

وقد أمدنا هيرودوتس (Herodatus) بوصف ظريف عن كيفية بنـاء السفن فى عهد المصريين القدماء قال :

لقد قطع الفراعنـــة أشجار السنط التى لا يزال بعضها موجوداً بمصر الى ألواح يبلغ طولها نحواً من ١٨ بوصه ووضعوها فى نظـــام قوالب الطوب وربطوها فى عدة عواميد على شكل عريش (Poles) ووضعوا فوقها ألواح جعلتها على شـكل عائمة . ولم يضيقوا الدعائم المنظمـــة فى بادىء أمرهم أثناء بنـاء السفينة ولـكنهم مع ذلك سـدوا الشقوق التى بين الألواح باوراق الـبرد وركبوا لمراكبهم دقة واحدة وأوصلوها من جانبها الأدنى بقاع السفينة وأما السـارية فكانت من أشجار السنط والشراع من أوراق البردى وعلى ذلك كانت سفنهم هذه قد بنتهـا أيد مصرية من حاصلات مصرية وقادها ملاحون

مصريون ويمكن رؤية طريقة بنائهم للسفن فى النقوش التى فى قبر « بنى حسن » وطيبه (Thebes) وكثيراً ما عثر الباحثون على عينات من هذه الصناعات .

ونرى فى الصورة الآتية المنقولة عن شمبليون Description de l'Egypt والمأخوذة عن تمثال مصرى ما يؤيد وصف هيرودتس لبناء السفن الصغيرة عند الفراعنة وهو ما يشبه « صال ـ معونة » قوارب نقل البضائع ذات المقدمة الطويلة والمؤخرة العالية التى تبنى اليوم (١) « انظر شكل ٥ » .

هذا وقد نسخ ولكنسون (Wilkinson) كثيراً من نقوش هذه المراكب الصغيرة الجميلة من الآثار المصرية فى كتابه المسمى (Manners and customs of Ancient Peoples)

وأما المراكب ذات الحجم الأكبر فقد اتبع فى بنائها ربط أجزائها بمسامير معدنية .

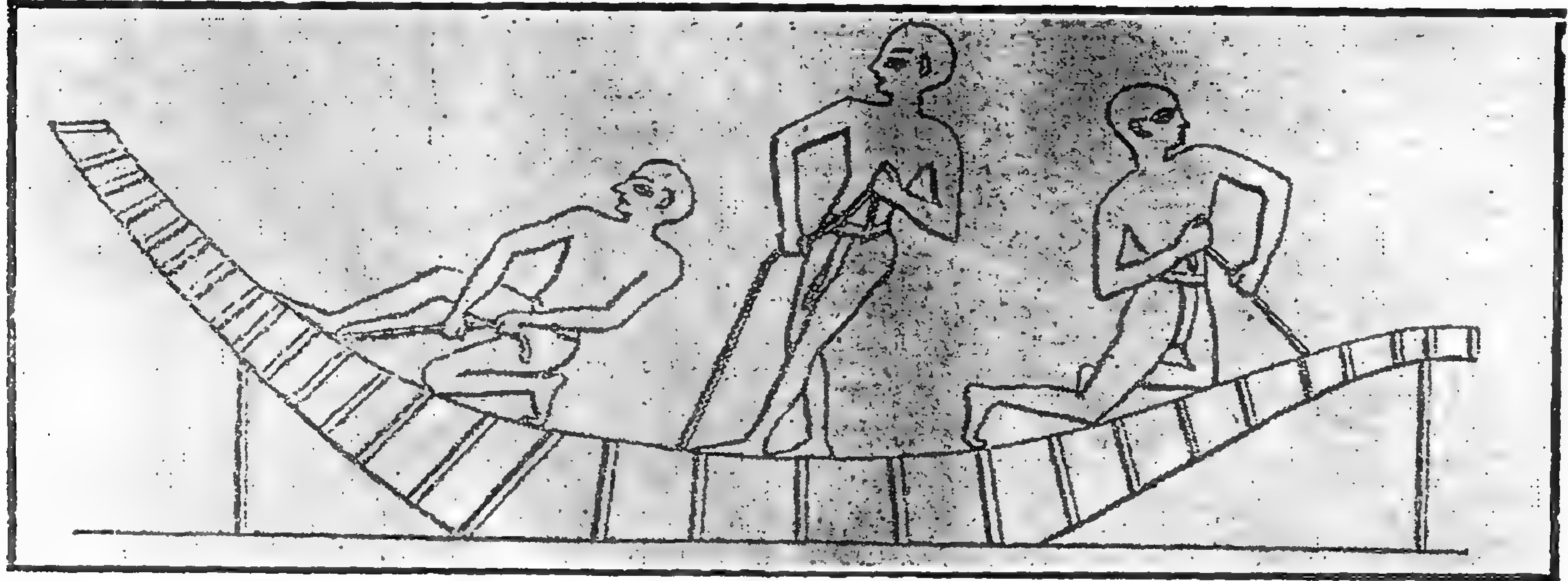
ونرى فى الشكل الجميل الآتى المأخوذ عن نقوش قبر الكوم الاحمر بالقرب من « مينا » سفينة تكاد تشبه سفن النيل المستعملة اليوم غير أنها كانت تسير باثنين وعشرين مقذاف فى كل جنب وهذا يدل على أنها كانت ذات حجم كبير استخدم فى نقل البضائع (٢) . شكل (٦)

وهكذا أكد لنا أجدادنا بما تركوه من آثار أن السفينة قد شغلت فراغاً كبيراً من أفئدتهم فاتخذوها وسيلة للنقل وعلموا العالم التخصص فى أنواع النقل فجعلوا بعض السفن خاصاً بنقل البضائع فقط وبعضها بنقل المواشى وبعضها للنزهة والافراح وغيرها لنقل الموتى . وفى الشكل الجميل الآتى ترى رسم سفينة العلم من الأسطول الذى استخدم فى نقل الحجاج فى عهد الملك الشاب توت عنخ آمون وكانت هذه السفينة المصرية تنقل الحجاج الذاهبين إلى معبد أبيدوس والعائدين منه . شكل (٧)

وقد انتشر هذا التخصص وتحمسوا لدرجة عظيمة فى بناء السفن فى عهد

---

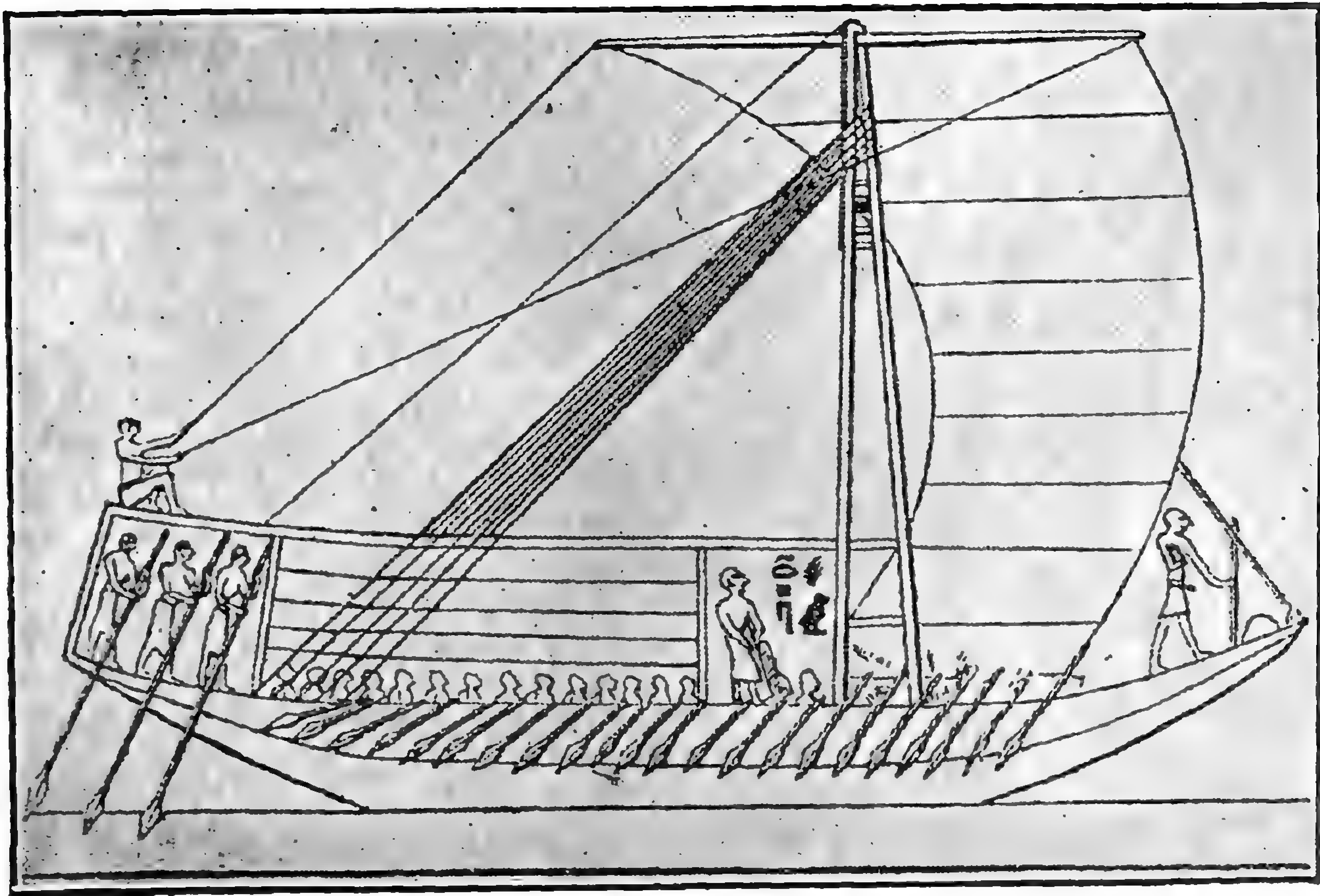
(1) See Rawlinson's Construction, Herodatus Vol. II. P. 132
(2) « « « « 156



(شكل ٥)

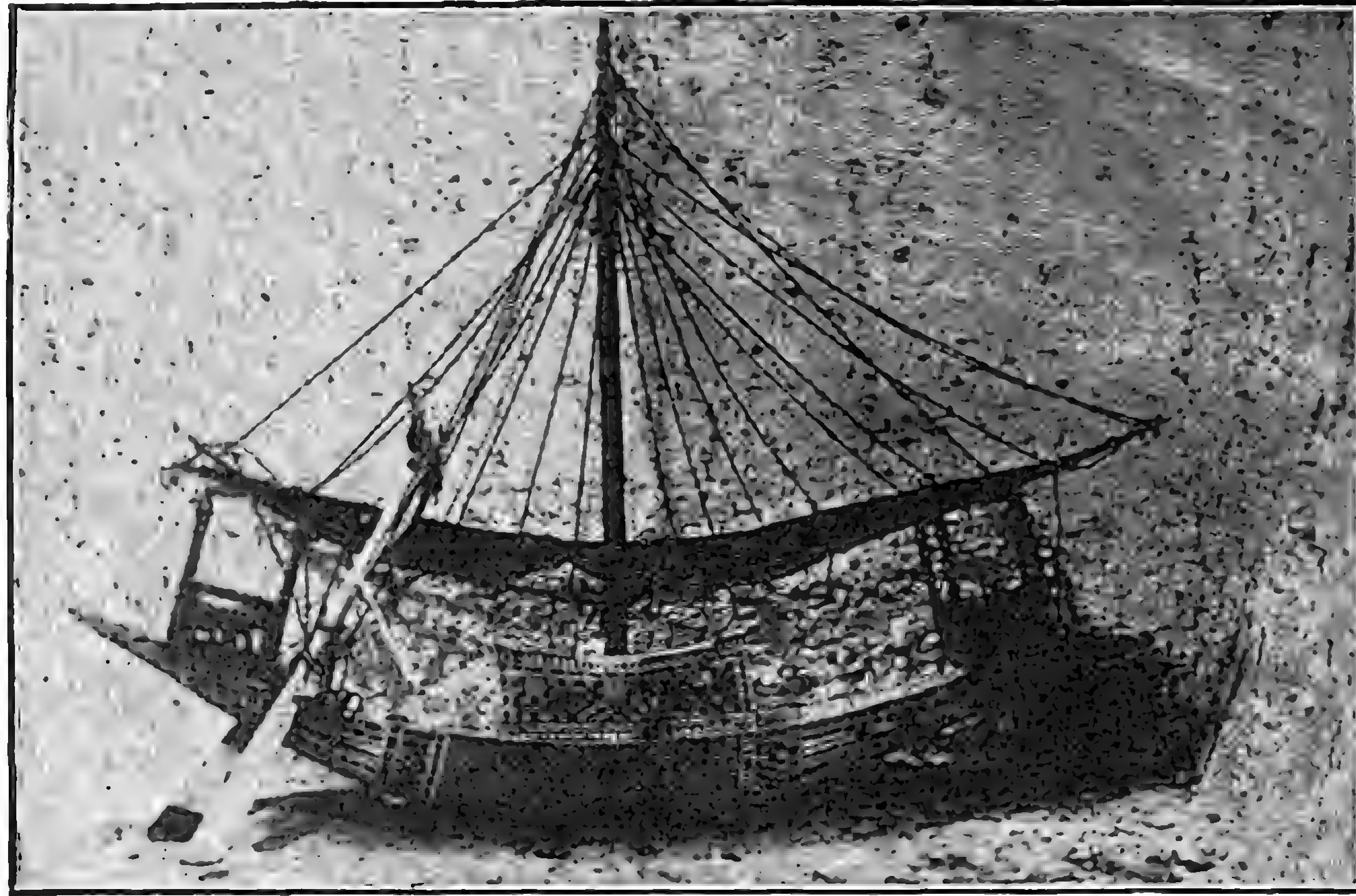
أول سفينة عرفها العالم من البحوث التاريخية . وقد بناها المصريون

(نقلا عن شمبليون — Description de l'Egypt)



(شكل ٦)

السفينة فى مرحلتها الثانية وقد أعدها قدماء المصريين لنقل البضائع
وهذا الرسم مأخوذ عن نقوش « قـــبر الكوم الأحمر » بالقرب من « مينا »



(شكل ٧)

نموذج للسفينة التى استخدمت فى نقل الحجاج الذاهبين الى معبد أبيدوس والعائدون منه
وقد عثر عليه فى قبر الملك الشاب توت عنخ آمون

a Model « Flagalhip for the Holy pilgrimage to and from Abydos found in Tutankhamen's Tomb

البطالسة Ptolemies عام ٢٨٣ ق.م يوم جعـــلوا الاسكندرية مستودعا لتجارة الهند والغرب

ومما يسجله التاريخ لبطليموس Ptolemy Son of Lagos أنه استعـان بنفوذه الملكى وسلطة العـرش فى تشجيع الشئون البحرية المصرية بـكل الوسائل وجعل ميناء الأسكندرية منطقة حرة للتجارة الدولية وقد شيدت كما تعلم منارة الأسكندرية أثناء حكمه السعيد بقصد إرشاد الملاحين للميناء (١)

وقد عنى بأمرها Caesar إذ أمر باشعال النار ليلا فى الطبقات العليا المطلة بنوافذها على البحر لترشد السفينة إلى الميناء ليلا ، وحـــدد الغرض المقصود من بنائها بأن كتب عليها « انهـا من الملك بطليموس إلى الله المنقذ فى سبيـــل فائدة البحارة » (٢)

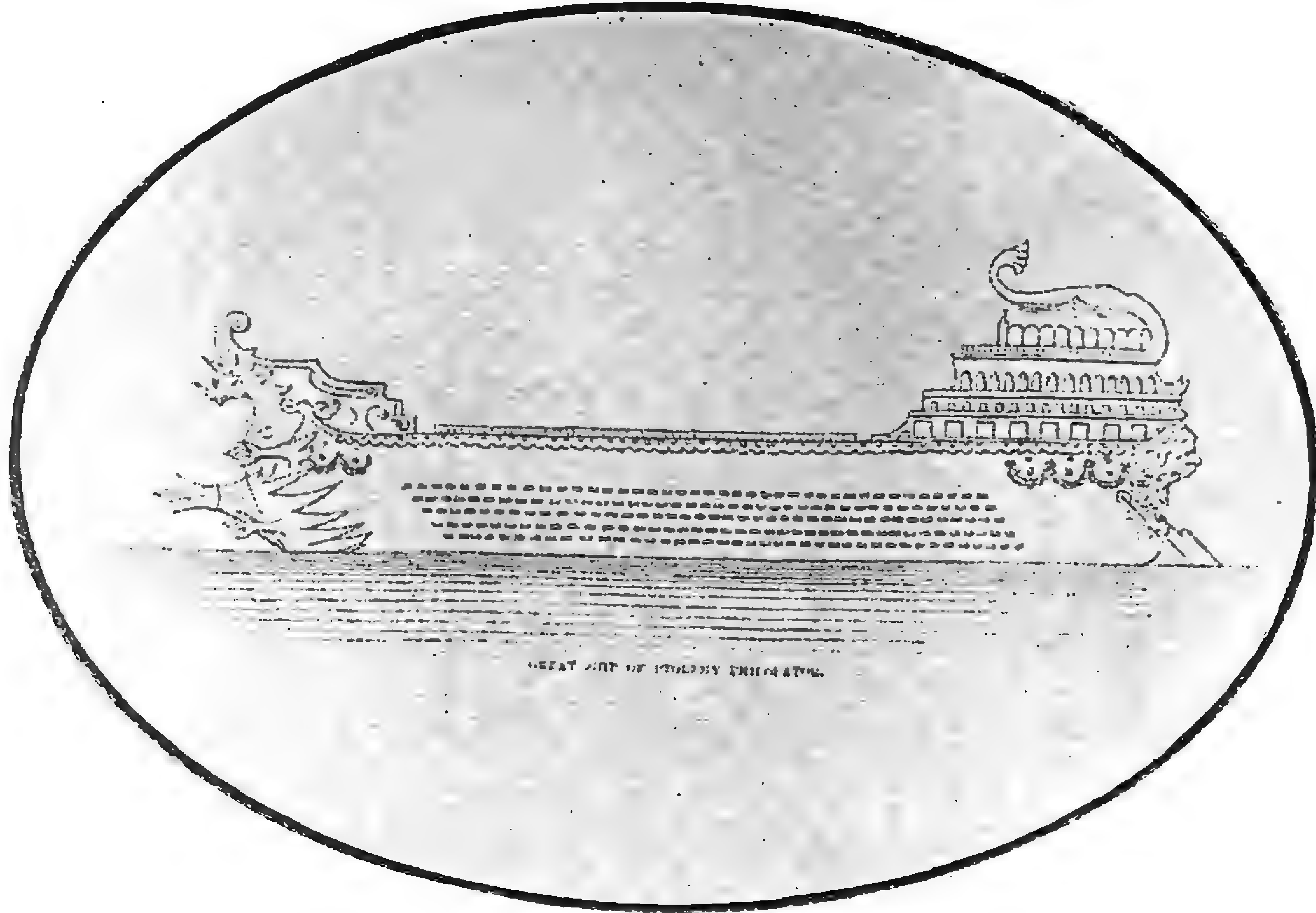
اسطول مصر فى عهد الفراعنة

ولقد بلغ الأسطول المصرى فى عهـد البطالسة مركزاً يتناسب مع مركز الأسطول البريطانى فى العصر الحاضر ويمتاز اسطول مصر يومئذ بأنه لم يكن له مزاحم واحد فى البحار بينما تزاحم انجلترا اليوم فى هذه السـيادة غير واحدة من الدول وقد كانت وحداته فى البحر الابيض المتوسط عظيمة الشأن بحيث حكمت هذا البحر وحمت تجارة مصر البحرية وأصحاب البواخر يومئذ

وقد جاء فى مقـدمة الاحصاء الذى قام به Appin لمعرفة القـوة البحـرية العسكرية وقوة الجندية فى عهد بطليموس Ptolemy Son of Lagos أنه كان لمصر يومئذ خمسماية سفينة كبيرة والفا سفينة صغيرة ، وثمانماية نقـــالة للنزهة والأفراح ويقول Lucien أنه رأى فى مصر « سفينـة الدولة » مركبـا حربية طولها ١٢٠ ذراعاً وعرضها ٣٠ ذراعاً وارتفاعها من القاعدة ٢٩ ذراعاً (٣)

ثم كانت تقاليد البطالسة تقضى بأن يعمـل كل من يتولى منهم حكم البـلاد على إدخال تحسين جديد فى البحرية المصرية وأن يقوى مركز الدولة البحـرية

(1) See Pling xxx vi 2
(2) See Caesar Bell Civil iii 93
(3) See Lucien Navig. 5



(شكل ٨)

السفينة العظيمة التى بنيت فى عهد بطليموس

(Geat Ship of Ptolemy Philopator)

مما ادخل الحماس الشديد فى نفس بطليموس Ptolemy Philopator . وجعل من سياسته للدوله العناية التامة ببناء السفن فبنى فى حكمه مراكب أكبر حجماً واصلح حالا من الناحية الملاحية من جميع السفن التى بنيت فى عهد من تقدمه من الفراعنة وفى أى بلاد اخرى فى العالم القديم . وكانت هذه السفن التى بنيت فى عهده أكبر من السفن التى بنتها أمريكا « الدولة » التي بنت السفينة Great Eastern من أخشاب امريكا فى القرن الثامن عشر وكانت ولا تزال مفخرتهم وظنوا أنها أول سفينة بنيت بهذا الحجم

وقد سجل المؤرخ الاسكندرى Callixinus فى كتابه (1) Athenaeus وصفا عجيبا لمركب من السفن الغير عادية التى بنيت فى عهد هـذا البطليموس المصلح فقال أن طولها ٢٨٠ ذراعاً وعرضها ٣٠ ذراعاً وارتفاعها من القاعدة ٥٣ ذراعاً وكان لها اربع دفات كل منها طولها ٣٠ ذراعاً والمقاديف بلغ طولها ٣٨ ذراعاً ذات أياد من الرصاص ثم كان لها مقدمتين (رأسين) ومؤخرتين ونحواً من سبعة مناقير كل منها أكبر من الآخر وقد حملت أربعة آلاف رجل ونحواً من ٣٠٠٠ بحرى عدا عدد كبير تحت سطحها والمخازن والمهمات وكان تعويمها بواسطة اختراع قام به أحد الفينيقيين

وقد رسمت عدة أشكال خيالية بقصد تكوين صورة تتفق مع وصف هذه السفينة البطليموسيه العظيمة ولكن جميع الرسوم لم تتفق مع الوصف بحيث يمكن تمثيل مركب صالحة للملاحة ويمكن تعويمها . على أنك ترى فى الشكل الآتى رسما تقريبيا قريبا من الوصف بقدر الأمكان . شكل (٨)

وقد كتب عن هـذه السفينة البطليموسيه الشهيرة (العجيبة) المؤرخ Leoroy فى كتابه (Mmoires de l'Acad. d'inscription txxxvii)

ثم تناول كثيرون تحليل بناء هذه السفينة العجيبة (مركب طولها ٤٢٠ قدما باعتبار أن الزراع يساوى ١٨ بوصة . وعرضها ٥٧ قدما وعمقها ٧٢ قدما . يمكن أن تتناسب فى الطول والعرض مع البواخر الكبيرة التى تعبر المحيطات اليوم

---

(1) See Athen. P. 37

ولكن عمقها كبير بحيث لا يتناسب مع طولها وعرضها وتعويمها يعد اليوم أعجب الأعاجيب لا من ناحية هندسة بناء السفن فحسب بل من ناحية المياه التى كانت توجد فى شواطىء مصر وانهارها وتسمح لسفينة عمقها ٧٢ قدما بأن تعوم

على أن التحليل قد أشار مبدئيا إلى امكان وجود خطأ فى الأرقام لأن السفينة كانت قد بنيت فعلا ويصح أن تكون سفينتين وصلتا بعضهما بدليل أن المؤرخين يقولون أنه كان لها رأسان ومقدمتان ومؤخرتان ويصح أن يكون عمقها قد اعتبر مقاسه من قاعها إلى أعلا البناء فوق سطحها

على أننى لا أخفى عليك أننى عندما قرأت وصف هذه المركب من ناحية البناء والحمولة وتسييرها وعدد بحارتها . . . الخ لم اعتبر ذلك نوعا طريفا من سعة خيال المؤرخين بل سلمت بامكان بنائها وادارتها وتعويمها . . الخ ذلك لأنى اعتقد أن الرجال الذين بنوا الاهرام لا يعجزون عن بناء ما يرغبون مهما كان عجيبا :

ومن أجمل ما أقصه عليك أن هذه السفينة البطليموسية الغريبة لم تكن الوحيدة فى نوعها من ناحية عظمة حجمها ، بل قد بنى البطالسة سفنا أخرى تقرب مناسيبها (أطوالها) من هذه السفينة . فقد ذكر Callixinus السفينة The Thalameges أو السفينة التى اعدت لحمل غرفة النوم (طولها ٣٠٠ قدما طوليا وعرضها Which was a half Stadium ٣٠ ذراعا عرضيا) وارتفاعها ٤٠ ذراعا وانما بنيت هذه السفينة للظهور بانواع العز والرفاهية وكان المقصود من بنائها أن تكون أفخر سفينة بنيت فى ذلك العهد على نحو مافعلت ايطاليا اليوم ببناء الباخرة Rex والمانيا بالباخرة Bremen وفرنسا بالباخرة « فرنسا » وانجلترا « امبراطورية بريطانيا » وامريكا « مانهتان وواشنجتون »

وقد تفنن اجدادنا فى بنائها فكانت لها (بواك) ومصاعد من الرخام وفيها حدائق ومن مظاهر الرفاهية مما يجعلها فى مستوى واحد مع أفخر باخرة تعبر المحيط اليوم .

ومما لا يجب أن ننساه ان المصريين القدماء كانوا قد عشقوا البحر وتحمسوا للشؤون البحرية مدفوعين بحب الخير لبلادهم وتوفير أسباب اليسر للدولة فأن التجارة البحرية كانت عنايتهم وكانت مرماهم لذلك كانت السفينة وبناؤها مما لابد لهم منه لكى يسيطروا على وسائل نقل صادراتهم ووارداتهم وتوسيع نطاق تجاراتهم الخارجية بوجه عام وسنرى فى السطور القلائل الآتية أن مركز مصر الجغرافى كان يغريهم دائما للانتفاع من هذا الموقع بالنسبة للكرة الأرضية

المصريون القدماء وموقع مصر الجغرافى

حدثتك فى سطورى السالفة عن البطالسة وولعهم بالسفن وحميتهم للشؤون البحرية والآن أذكر لك أن غير واحد من هؤلاء البطالسة الاجداد قد فكر فى فتح قنال يوصل النيل بالبحر الأحمر فمثلا بطليموس فيلادلف Philadelphus الذى سمى الامريكيون باسمه ثانى موانيهم العظيمة « فيلادلفيا » حاول من جديد أن يشق قناة عرضها ١٠٠ قدما بين « ارسينو » Arsinoe القريبة من السويس وبين الـ Peliesiac الفرع الشرقى للنيل وهى نفس الفكرة التى يعرف الباحثون أن رمسيس الثانى قد كان ابتدأ فى تحقيقها

ومع أن هذه المحاولة قد اخفقت كما اخفقت من قبلها محاولة Necho منذ قرنين قبل هذا التاريخ إلا أنه قد بنى على الشاطىء الجنوبى الشرقى للبحر الأحمر ميناء The Port of Bérenice حتى يتمكن المصريون من نقل البضائع من الاسكندرية اليها على ظهور الجمال لتصديرها إما من ميناء Myos Hormus أو من الميناء الجديدة ثم اعد محطات فى الطريق لتسهيل هذه العلاقة التجارية بين البحرين الأحمر والأبيض المتوسط (١)

ولما تهاون المصريون فى حقهم من الحياة وبدأت عوامل التفرقة والاضمحلال تبدو فيهم ضاعت من أيديهم السيادة البحرية ولم يستردوها بعد بل تولاها بعدهم الفينيقيون . ومما يجدر ذكره أن أمما كثيرة سادت البحار

(1) Sec Herod. Iv 42.

وتركت مكانهـــا لغيرها الا أن الروح والثروة البحرية التجارية كان لها أثرها في البلاد مما دعا الى محاولات لتحسين حالة الدولة من الناحية البحرية . أما في مصر فلم يحدث شيء من ذلك يدعو إلى الارتياح

نعم لقد حاول ساكن الجنان المغفور له محمد علي باشا محيي مصر أن يسترد لمصر مكانة تتناسب مع مكانة قدماء المصريين في البحار ولو أن هذه المحاولة قد نجحت وكانت موفقة في بدايتها إلا أنها قد أخفقت في النهاية

ذلك لأنها كلهـا كانت موجهة الى الناحية العسكرية تقريبا وقليلا منها كان وجه الى التجارة البحرية . وقد حدثنا سمو الأمير عمر باشا طوسون في رسـالته عن الجيش المصري البري والبحري في عهد محمد علي باشا فقال « أدرك محمـــد علي باشـا بمجرد ما تسلم زمام حكومة مصر أنه لابد من ادخال النظام الحديث في القوة العسكرية البرية والبحرية لكل حكومة تريد أن تكون مقاليد البلاد في قبضة يدها حتى يتمكن من ادارة شؤونها على محور النظام وتعمل على حفظ حوزتها من الغارات الخارجية » . وقد حاولت مصر غير مرة أن تقتني لها أسطولا تجاريا وكانت آخر هذه المحاولات مصلحة البوستة الخديوية التي يعرف الناس حكايتها

وسأحدثك في جزء خاص عن بوادر النهضـــة البحرية الحالية المشمولة برعاية حضرة صاحب الجلالة الملك فؤاد الأول .

انتقال السيادة البحرية من يد مصر الى الفينيقيين

وقد حكم الفينيقيون العالم القديم بفضل قوتهم البحرية واستعانوا بالملاحين المصريين فشقت سفنهم عباب البحار وكانت مـدينة Tyre أكـــبر ميناء في بلادهم وخضعت لأمرها أسواق العالم في ذلك الحـــين وعاشت الدولة في نعمة هاتيك الميناء . ويؤكد المؤرخون أن Tyre هـــذه كانت أعظم مورد لرفاهية الفينيقيين وغناهم واليها يرجع الفضل في ثروتهم وهيبتهم .

ومما يروى عن عظمة هذه الميناء أن الأمم كانت ترتعد فرائصها كلما عبثت في وجهها Tyre ولذا قوبل انشاء ميناء قرطاجنه Carthage بابتســـامة البشر والاطمئنان وماتت Tyre وتدهورت في مأساه متشـــابه مع موت رومـا محترقة بالنيران

اليونان وايطاليا

هنالك اقتسم هذا الميراث العظيم أهل قرطاجه واليونان وكان هم الجميع الاحتفاظ بهذه العظمة البحرية لا أكثر ولا أقل غير إن أهل قرطاجنه كانوا قد ورثو قليلا من روح Tyre امتازوا بها عن اهل كورنثيا واثينا Corinth & Athens وظلت قرطاجنه أهم ميناء فى البحر المتوسط حتى عام ١٤٦ ق.م

ايطاليا قديما

وبزوال عظمة قرطاجه وخضوع اليونان استولت ايطاليا على الرياسة البحرية ولكن هذه الرياسة لم تكن تجاربة فحسب بل كانت سيادة مصبوغة بدماء الأبطال وظلت سيادة البحر فى أيدى الرومان تحميها قوة السيف حتى انتزعها السيف من قبضتهم وهكذا ظلت ايطاليا سيدة وحاكمة البحار منذ أوائل القرن الخامس حتى أواخر القرن الثانى عشر (٧٠٠ سنة)

صولجان الملك البحرى تتبادله الأيدى

ولشد ما كان فجائيا أن يظهر لروما منازع يطالبها بحقه فى الملك والصولجان !! على أن الغريب فى أمر ذلك المنازع الجرىء انه كان وارثا غير منتظر ولكنه كان وارثا صلبا فى حقه جاداً فى رغبانة.

فقد اتحدت دول بحر الشمال وبحر البلطيق على أن تسعى فى الحصول على نصيبها من السيادة البحرية مستندة على العقل والمنطق إذ أدركت هذه الدول انها أولى بالسيادة البحرية فى بحار شمال اوروبا من دولة واقعة فى الجنوب أو بمعنى آخر أن هذه الدول اعلنت رغبتها فى استخدام البحار المحيطة بها غير معترفة بسيادة كائن من كان عليها وقد تسنى لها تحقيق غايتها هذه لأنها كانت ذات صبغة تجارية بحتة أيدها التاجر المصدر والتاجر المستورد والمستهلكون فى هذه الدولة

وجهد تسعى الناس فى تحقيقه باعتباره أمر حيوى لابد لهم من تحقيقه

وعلى ذلك فقد ابتدأ زوال السيادة البحرية من أيدى الرومانيين عقب تكوين عصبة الاتحاد الهنسى Hansaetic League بالرغم من جهاد المستميت الذى بذله أبناء روما حينئذ .

ومما ضمن لهذه العصبه النجاح أن دول الاتحاد الهنسى كانت قد اكتفت بالاستيلاء على تجارة اوروبا الشمالية بأكملها أما جنوب اوروبا فقد تركته للايطاليين

دولة البرتغال والسيادة البحرية

وطبعى أن يوقظ هذا النزاع اوروبا الجنوبية وهذا ما حدث فعلا فانه لم يمض غير فترة قصيرة من الزمن حتى اغتصب البرتغاليون جزءاً كبيراً من النصف الباقى للسيادة الايطالية البحرية وقد كلفهم هذا الجهد نحواً من ١٠٠ سنة فتوجوا خلالها هذا النصر بامتلاكهم جزائر الآزور وكنارى وماديرا وزنزبار ولا تزال هذه الممتلكات اثراً لعظمة البرتغال البحرية فى الأزمان السالفة

ويؤكد المؤرخون أن « الأمير هنرى » الملاح البرتغالى كان أهم عامل فى جعل البرتغال أمة بحرية عظيمة فقد صادف البحر هوى فى نفس هذا الأمير سما الى غرض شريف ـ خدمة البرتغال فى البحار . وأنت تعرف ان الملوك والأمراء اذا أخلصوا العمل لبلادهم ساروا بها الى قمة المجد فان أسباب النجاح متوفرة لديهم أكثر من غيرهم من أفراد الشعب ـ الثروة والنفوذ وحب المواطنين مدفوعين بتقدير فضل المصلحين والاخلاص ، والخبرة ـ ثم الرغبة فى ان ينتسبوا الى امة تحترمها دول الأرض كل هذه الميزات لا تتوفر لغيرهم

فابتدأ الأمير هنرى مجهوده الموفق بتأسيس مدرسة بحرية فى قرية (ساجر) بالقرب من رأس سان فنسنت واستعان « بجاكوم المريونى » الملاح النابغة فى التخطيط البحرى وضبط أدوات الملاحة وأما العرب وقليل من الاسرائليين تلامذة المصريين القدماء فقد كانو ساعده الأيمن فى تعليم الشعب البرتغالى فى الملاحة وهندسه بناء السفن فى ذلك العهد

وبعد أن اتمت الفرقة الأولى دراستها وتحصيلها ارسلها بعثة عام ١٤١٨

حول ساحل افريقيا ويعزى اليه اكتشاف الطريق الموصل الى الهند عن طريق الرأس

وبانتشار العناية بالشئون البحرية فى البرتغال راجت التجارة البرتغالية فى العالم اجمع وأصبحت تجارة اوروبا مع الشرق بضاعة برتغالية وقضى على التجار العرب والجزائريين والأتراك لأن البحر والاشتغال بأمره كان بالنسبة الى هؤلاء التجار سراً دفينا

والمعروف أن السيادة البحرية لم تفارق البرتغال الا بعوامل ثلاثة فقد حدثت فى بلادهم أزمات سياسيّة داخلية شديده صرفتهم عن البحر والبحارة ثم اكتفاؤهم بأن يجعلوا بلادهم مستودعاً عاماً للتجارة الشرقية والأفريقية بحيث كانو ينقلون البضائع الى لشبونة فقط وتتولى سفن شمال اوروبا نقلها الى الدول الشمالية وكان فى مقدورهم حينذاك أن ينظموا النقل المباشر بدلا من نقل Transit وانصرفوا عن دور عظمتهم وسؤددهم واهملوا الزراعة والصناعة وتأخرت تجارتهم واضطربت سياستهم فى المستعمرات وكان لابد للسيادة البحرية من وارث جديد والجار أولى بالشفعة فهذا الوارث إذن هو اسبانيا

اسبانيا والسيادة البحرية

وهذه كانت كغيرها من شعوب الأرض لاحول لها ولا قوة فى البحر فى أول الأمر فاستخدمت الاجانب فى ترقية شؤونها البحرية وتوسيع نطاق نفوذها البحري وكان هؤلاء الأجانب من جنسية المفروض فيها على الأقل الا تحقد على الدولة والشعب . فلم تستخدم لا ملاحاً ولا مهندساً بحريا من رجال جارتها البرتغال بل استقدمت ملاحين ومهندسين من ايطاليا وامنتهم على مستقبلهم ومستقبل ابنائهم اذا رغبوا فى الجنسية الاسبانية وعلى العموم اشترت اخلاص هؤلاء المعلمين باخلاصها لهم على نحو ما فعلت اليابان فى أول نهضتها البحرية يوم أن استقدمت مهندسين وملاحين انجليز فى الدرجات الرئيسية للشؤون البحرية اليابانية فكان طبيعياً أن يثمر الأخلاص اخلاصاً على الأقل إلى حد معقول . وانصرف الشباب الاسبانى إلى تعلم الملاحة والهندسة البحرية وهندسة بناء السفن فى جد ورغبة ولما اشتد ساعد الدولة نازعت

البرتغال سلطانها فى البحار وبمجرد مابدت عوامل التراخى والاهمال تبدو فى الحكام البرتغاليين هنالك كانت اسبانيا على أتم استعداد للاستيلاء على الميراث

المرأة والبحرية

ومن الصدف السعيدة أن التاريخ يسجل للملكة إيزابلا الاسبانية Queen Ezabel فخرعنايتها بالبحر والتجارة وتحمسها للشؤون البحرية اجمالا. فاذا كانت اسبانيا مدينة لها بهذا الفضل فأن العالم اجمع مدين لها بفضل عظيم آخر. ذلك هو مساعدتها التاريخية المعروفة لخرستوف كولمبس فى اكتشاف امريكا بعد أن أعرض عنه ملك البرتغال «جون الثانى».

وهذه الصحيفة المجيدة تذكرنا بفضل عناية المرأة المصرية القديمة بالبحر والبحاره ايضاً وانت لاتزال تذكر ماذكر فى الصحائف السابقة عن الملكة المصرية حتشبسوت من الأسرة الثامنة عشر حوالى ٣٥٠٠ ق. م حيث بلغت الشؤون البحرية المصرية فى عهدها أعلا القمة.

فهذان المثلان العظيمان فى تاريخ السيادة البحرية القديمة يسجلان للمرأة والبحرية صفحة مجد وتقدير.

وكان فى استطاعة اسبانيا أن تظل سيدة البحار أكثر من قرنين كاملين ملكت فيهما أكبر جزء اكتشف من امريكا وحكمت شعوبا كثيرة فى أوروبا ولكنها مهدت لنفسها طريق التدهور البحرى بما ارتكبه ملكها «فليب الثانى» من أغلاط متعددة ليس هنا موضع بحثها وأنت تعرف أن الملوك إذا أساءوا الحكم أتوا من أشنع الاعمال مايمر بالخاطر ومالا يمر به. واكتفى هنا بالأشارة إلى قضية تعيينه القائد البحرى الأعلا للاسطول الاسبانى الهائل الذى أعده لغزو انجلترا والقضاء المبرم على أى مقاومة يبديها الانجليز وقد سبق سرد هذه القصة فى مقدمة الجزء الأول.

ويعد المؤرخ Froude مأساة هذا التعيين السبب الأصلى فى ضياع السيادة البحرية من أيدى الأسبان.

هولاندا والسيادة البحرية قديما

ثم تبوأت هولندا عرش السيادة على البحـــار مدفوعة بعوامل التشجيع والمعونة من عصبة اتحـاد الدول الشمالية . فان « فليب الثانى » الذى مر ذكره كملك لاسبانيا لما منع التجارة بين هولانده وشبه جزيرة ايبريا (اسبـــانيا والبرتغال) كان لابد لهـولاندا أن تتاجر مع الهنـد مباشرة وهذه الحـــاجة كانت أكبر عامل على نجاح الهولنديين فى البحار .

وتصادف أن فرنسا كانت عاملة على اضطهـــاد الكثيرين من رعاياها كما فعلت ذلك اسبانيا من قبل مدفوعة بعوامل دينية وكما تفعل اليوم المانيا . ففتحت هولندا أبوابها لهـــؤلاء المضطهدين فالتجأ التجار الافرنسيون والاسبانيون إلى هولندا وبذلك اصبحت هذه الدولة أكبر سوق مالى فى العالم حينذاك ولكنها لم تظل طويلا متمتعة بهذه السيادة حتى ترتب شؤونها البحرية كما يجب فقد باغتتها انجلترا تطالب بالعرش والصولجان .

انجلترا والسيادة البحرية

وفى هـذا الحين كانت المملكة المتحدة انجلترا ـ قائمة بنشر الدعاية البحرية فى بلادها بكل الوسائل ونبهت أهلها وحرضتهم على ضرورة الاشتغال بالتجارة البحرية فكان كل ركن من أركان بلاد الانجليز يقوم بنصيبه من هذه الدعاية ليل نهار ثم كانت بلجيكا تعمل فى هدوء لاستقلالها ورفع نير هولاندا عن كاهلها .

والظاهر أن توفيق هولندا المبدئى فى البحـــار قد أثار حقد دول عصبة الاتحـاد الهنسى فأخذت انجلترا تعمل على تبوء عرش السيادة البحرية خطوة خطوة حتى أنست الظرف المناسب الذى قضت فيــــه على مزاحمتها (هولندا) وسنت قانون ١٦٥١ الذى يقضى قضاءاً مبرما على التجارة الهولندية وعلم العالم يومها أن الجزر الصغيرة قد بثت فى نفوس أبنائهـا عظمة البحر ومجد العمل فيه وكونت بذلك قوات الامبراطورية البريطانية العظيمة سيدة البحار

وسنرى فى الجزء الرابع من هـــذه الرسالة محاولات دول الأرض جميعا فى اقتسام الثروة البحرية الدولية ولن تسمع منى بمزيد الأسف شيئا كثيرا عن مصر فى هذا الصدد لأننا لانزال فى بدء المحاولة

الجزء الثانى

كيف اتسع نطاق عالم الشئون

البحرية التجـــارية



التأمين البحرى

وتأثيره فى توسيع نطاق الشئون

البحرية التجـــارية

الجـــزء الثانى

كيف اتسع نطاق الشئون البحرية التجارية

التـــامين البحـــرى

وتأثيره فى ترقيـــة ونشر الصنـــاعات البحرية التجـــارية



مقدمة

أما أن السفينة قد نشرت التجارة البحرية وربطت أمم الأرض ببعضها فأمر لاجدال فيـه . ولـكن السفينة مدينة للتأمين البحرى بترقية فن بناء السفن ورفع مستوى الرجال الذين يتولون قيادتها

وسيمر بك فى الجزء الرابع من هذه الرسالة سياسة الدول البحرية جميعها إزاء التأمين البحرى واعتباره عاملا حيويا فى الشئون البحرية التجارية

ولذلك عنّ لى أن أحدثك فى هذا الجزء عن التأمين البحرى وأصله وتطوره وعلاقته بالصناعات البحريه على سبيل العلم . أما الحديث من صناعة التأمين كفن وعن اجراءاته فليس هنا مكانه

اصل التامين البحرى

مهمة التأمين البحرى حماية المصدر والمستورد من الخسائر المالية فيما اذا أصيبت بضائعه بعطب أو فقدت أثناء سفرها من موردها الأصلى إلى مكان الاستلام .

وقديماً كان هذا التأمين قاصراً على النقل فى البحر فقط . ولـكن اتساع نطاق المعاملات الدوليـــة دعا شركات التأمين إلى استخدامه فى غير البحر أيضا (١)

وقبل وجود التأمين البحرى كان المشتغلون بالتجارة الخارجية يتحملون الخسائر الناجمة عن تلف أو ضيـــاع بضائعهم وكان أصحاب السفن يتحملون

(١) راجع كتاب الصادرات والواردات للاستاذ روزنتال بجامعة كولومبيا - نيويورك

الخسائر الناتجة عما يصيب مراكبهم من عطب أو ضياعها . وعلى ذلك تحمل التجار وأصحاب البواخر الخسائر التى اصيبوا بها أثناء تجارتهم البحرية فيما مضى

وقد اشتغلت طائفة من رجال الأعمال فى القرن الخامس عشر بالتأمين البحرى على صورة محدودة بأن أمنوا على الشحنات البحرية فى نظير رسوم للتأمين وكان هذا النوع من التأمين محصوراً وغير منظم على أنه كان خيراً من التأمين القديم الذى قام به جماعة من الفينيقيين فى شكل مقامرة ويقال ان الايطاليين إنما هم أول من أدخل التحسين على عقد الشحن حتى تطور بعد ذلك الى ما هو عليه من نظام لايختلف كثيراً عن وثيقة الشحن التى وضعها قدماء المصريين

وكان المتبع فى القرن الخامس عشر أن يعمل رجال التأمين كأفراد مستقلين عن بعضهم وأن يؤمنوا على شحنات مختلفة فى سفن مختلفة

وستقرأ فى الصحف التالية أن رجال التأمين البحرى كانوا يجتمعون فى مقهى لويدز Lloyd's Coffee House بلندره لشرب القهوة وخطر لهم فى فرصة اجتماعهم أن يتفقوا على رسم التأمين على أنواع البضائع فكان إذا فرض أن تاجراً أراد شحن بضائع تقدر قيمتها بمبلغ عشرة آلاف من الجنيهات مثلا كان عليه أن يلتقى برجال التأمين فى قهوة لويدز وهناك يؤمن على بضاعته عند عشرة أو عشرين منهم بقدر ماتسمح حالة كل منهم بتحمل نصيبه فى العمل

وكان رسم التأمين هنالك يقدر على أساس عاملين . نوع البضاعة ومقدار صلاحية المركب التى ستنقلها . وأنت ترى أن هذه الطريقة القديمة قد وضعت السفن فى درجات مختلفة ويترتب رسم التأمين على الدرجة التى وضعت فيها المركب . وهذا الترتيب القديم دعا لأن يتفق اصحاب البواخر ورجال التأمين على سياسة تحمى طرفيهم

فأن المؤمن (المسجل) يرغب فى أن يكون واثقاً من أن المركب التى ستنقل عليها البضائع صالحة للملاحة حتى لايتعرض للخسارة . ويرفع رسم التأمين بقدر الدرجة التي وضعت فيها السفينة . والتاجر يرغب فى أن يقتصد فى نفقات التأمين قدر المستطاع ومن واجبه إذن أن يتخير السفينة التى لا يكلفه التأمين عليها مصاريف كبيرة

فان بضاعة تقدر قيمتها بنحو ١٠٠٠٠ جنيه قد يؤمن عليها فى باخرة بواقع ½ ٪ من القيمة على سفينة وبواقع ½ ١ ٪ على سفينة أخرى . وهذا الفرق فى رسم التأمين يرجع الى مرتبة السفينة . ثم أنه يصرف التجار عن استعمال مراكب ويدفعهم إلى استعمال مراكب أخرى

وترتب على هذه الحالة أن رأى اصحاب البواخر أنه من الضرورى أن يؤمنوا على مراكبهم وأن يضعها هذا التأمين فى الدرجة التي لا ينصرف معها التجار عن استخدامها . وفكرة اصحاب البواخر هذه دعت رجال التأمين أن يطلبوا إلى بنائى السفن أن يتبعوا نظما معينة لحماية المؤمنين (المسجلين) وهذا النظام إذا أتبع فى بناية السفن يحدد درجتها ومبلغ التأمين عليها .

نعم من الثابت أنه كان لدى المصريين والفينقيين واليونان نظام لبناء السفن وعلى سبيل المثل أذكر أن السفن اليونانية كانت تميز باشكال مختلفة تراها فى مقدمتها Figure heads ولكن قانون جزيرة رودس Rhodian Law لم يطلب إلى بنائى السفن أن يقوموا باشتراطات خاصة وكذلك القانون البحرى الذى وضعه ريشارد الاول Richard I واذاعه على جزيرة أوليون Island of Oleon en route to England from the Holy Land لم يكلف بنائى السفن بنظام معين فكان العرف والعادة هما العاملان الوحيدان فى بناء السفن حتى أتى الوقت الذى اعتمدت فيه أوربا على التجارة البحرية بدلا من الفتوحات العسكرية وكان أول قانون جامع تلاقى عنده التاجر وصاحب الباخرة والمؤمن (المسجل) لتحديد مدى صلاحية المركب للملاحة ورتبتها إنما هو القانون الفرنسى الذى وضعه لويس السادس عشر عام ١٨٦١ فى فونتينبلو Fontainbleu فقد نص هذا القانون على الآتى :ـ

« يجب أن يجتمع النجارون والقلافطية مرة كل عام فى كل ميناء فرنسية لانتخاب مفتشين اثنين وعلى هذين المفتشين أن يراقبا من وقت لآخر سير الأعمال وأن يبعثا بتقرير الى القضاه يشرحان فيه مايلاحظانه عن الصناعة والتركيب وبناء السفينة على العموم Tite IX Art I & II »

هذا هو نص قانون الحكومة الفرنسية القديم وكذلك القوانين التى اتبعتها

دول الاتحاد الهنسى فى بحر البلطيق لم تتناول السفينة التجارية إلى الحد المرغوب فيه وكانت النصائح التي تعطى عن حالة السفينة ومبلغ صلاحيتها للملاحة انما كانت على سبيل التعاون الخاص التجارى ليس إلا . وعدا ذلك فان هذه النصائح أو المعلومات واتباع تعليمات الحكومة ازاء بناء السفن فى الموانى الحرة كان أمراً مستحيلا

والطرق التى اذاعتها لندره قديما والتى كانت نشأت فى قهوة لويدز انما اعتبرت أساساً للتأمين البحرى الحالى وقاعدة للمعلومات البحرية

شركة تأمين اللويد

والآن أقص عليك قصة شركة اللويدز باختصار واؤكد لك انها قصة ممتعة ومفيدة يجدر بكل من يعنى بتوسيع نطاق اعماله وأمانيه وترقية صناعته أن يتصفحها ففيها عبرة للباحثين من رجال الأعمال بصفة خاصة

لقد كانت مقاهى لندره مركز تلاقى رجال البحرية فى نهاية القرن السابع عشر ففيها شرب هؤلاء الرجال قهوتهم وتحدثوا عن أعمالهم فى البحار سواء أكانوا تجاراً أو أصحاب بواخر أو مسجلين . فكان من بينها مقهى لويدز الذى يقع فى شارع البرج Tower St. وكان يديره يومئذ Edward Lloyd وقد امتاز هذا المقهى بخدمة الخواجا لويدز لعملائه

وقد كان يؤمه كغيره من المقاهى تاجر يريد ان يبيع بضاعته وآخر يريد ان يشترى بضاعة ورجل يرغب فى تسجيل البضائع وآخر يرغب فى بيع سفينة ورجل يبحث عن سفينة يشتريها

وكان هذا المقهى كغيره يمد عملاءه بنشرة فيها معلومات عن السفن وفى عام ١٦٩٢ انتقل هذا المقهى من شارع البرج الى شارع Lombard ولكن عملاءه تقديرا لخدمات لويدز تبعوه فلم يخسر شهرته

وفى عام ١٧٢٦ ظهرت أول قائمة مطبوعة فى مقهى لويدز عن السفن وحالتها وتاريخها وصلاحيتها للملاحة . ولكن القائمة التاريخية المحفوظة الآن يرجع تاريخها الى يوم ٢ يناير عام ١٧٤٠



(شكل ٩)

مقهى « لويدز »

مأخوذة عن رسم كاركاتورى بالمتحف البريطانى

Lloyd's Coffee House
(From a Caricature at the British Museum)

ويؤكد الكاتبان الانجليزيان اللذان الفا كتابهما History of Lloyd's ان عام ١٧٦٠ انما هو تاريخ ميلاد شركة اللويدز الهائلة وقـد أيدا رأيهما ببراهين تاريخية لم يسبق اذاعتها من قبل .

وقد شملت قائمة لويدز الاسطورة الوحيدة من نوعها وهى التالية :

« هذه القائمة التى اعتدنا نشرها مرة فى الاسبوع ستستمر اذاعتها مرتين فى الاسبوع فى يومى الثلاثاء والجمعة وسنزيد على بياناتها أسعار القراطيس وغيرها وقد جعلنا قيمة الاشتراك فيها ثلاثة شلنات كل ثلاثة شهور تدفع فى مقهى لويدز بشارع لمبارد »

« وسنوزع على عملائنا المحترمين الذين يرغبون فى تشجيعنا فى مهمتنا هذه القوائم بنظام دقيق على حسب (جهاتهم) طلباتهم »

وتعد هـذه القوائم نواة لشركة لويدز العظيمة لأنها لم تكتف باذاعة المعلومات الضرورية عن الباخرة فقط بل تعدتها الى وصف تركيبها بالتفصيل وذكرت كل ما يجب ذكره عن حالتها ومهماتها .

انظر : صورة مقهى لويدز المأخوذة عن رسم كاركاتورى بالمتحف البريطانى . شكل (٩)

وفى عام ١٧٦٠ تأسس سجل المراكب ثم تحول الى إدارة للتأمين ولكنه لم يكن خيراً من الاشتراك فى اللويدز وقد تكونت لجنة خاصة لادارته وظل كذلك نحواً من أربعين سنة كان فيها موفقاً فى مهمته .

وفى عام ١٧٩٧ ظهرت امتيازات فى تقدير مراتب السفن أثارت غضب أصحاب السفن فكونوا على أثر ذلك إدارة جديدة معارضة للادارة القديمة ومنافسة لها فى عملها ولكن إدارة التأمين الجديدة هذه كانت متراخية ومتساهلة كثيراً عن زميلتها القديمة ، وبلغت المنافسة أقصى حدودها فى عام ١٨٢٨ فاذابت حرارة المنافسة ربح الشركتين ولم تغط أرباحهما مصاريفهما وخسرا سمعتيهما .

وفى عام ١٨٣٤ تكونت لجنة من أصحاب البواخر وضامنى التأمين للتوفيق بين مصالح الطرفين فاندمجت الادارتان تحت إشراف لجنة اللويدز وبعد

هذا الاندماج وضعوا لوائح وقوانين خاصـــة بفحص المراكب والكشف والتأمين عليها ، وهكذا ابتــدأت الشركة العظيمة Lloyds حياتها ؛ ومن ذلك الحين أخذت هــذه الشركة فى الانتشــار حتى باتت لها إدارات وممثلين فى جميع أنحاء الكرة الأرضية ، ونما أكسب إدارتها الثقة العالمية أن لها لجاناً دولية تمثل الدول البحرية جميعها لنصح وإرشاد الادارة العامة بلندره .

ولها لجان كثيرة فى لفربول وجلاسجو والولايات المتحـدة وفرنســا والسويد وهولندا واليابان وممثلون فى إيطاليـا وهذه اللجان تمثل جميعها أصحاب البواخر وضامنى التأمين والمشتغلين بالشئون البحرية فى العـالم ، مما جعل أتباع لائحة اللويدز فى معظم موانى العــالم أمراً مرغوباً فيه يغرى بنـائى السفن على إتباع اللوائح البريطانية وتفضيل ضـامنى تأمين المراكب الانجليزية على غــيرها .

شركـة تامين الفرتاس The Bureau Véritas

الشركة الدولية للتأمين وتقرير مراتب السفن والطيارات

ولقــد أسست شركة « الفرتاس » فى انتورب ـ بلجيكا ـ فى ٢ يوليه ســنة ١٨٢٨ تحت اسم شركة التسجيل والتأمين البحرى لتمد ضامنى التأمين بأحوال وعيوب السفن التى تتاجر فى موانىء المملكة المتحدة ومملكة الأراضى الشمالية (هولندا وبلجيكا وقتئذ) وقد تعاون على إنشــائها أصحاب البواخر ورجال التأمين مشمولين برعاية وتشجيع الملك وليم الأول فتوطدت دعامتهـا وعرفت باسم إدارة الفرتاس « Bureau Véritas » ولما تمردت بلجيكا على هولندا وساعدتها فرنسا يومئذ القيت القنابل على انتورب فى عام ١٨٣٢ ونقلت الادارة العامة إلى باريس وظلت هناك حتى اليوم .

وقد كانت نشرتها الأولى عام ١٨٢٦ وكانت عبارة عن بيانات متعلقة بالتخطيط البحرى ، وفى عام ١٨٥١ وضعت لوائح بنـاء السفن الخشبية وتقدير مرتباتها ، وفى عام ١٨٥٨ ظهرت اللوائح الخاصة بالسفن الحديدية وتتبعت هذه

الادارة تطور فن هندسة بناء السفن وانتشار المحركات البخارية ثم وضعت لوائح خاصة بسفن الملاحة الداخلية واليخوت . . . . الخ . وقد اعترفت بريطانيا العظمى بصفة رسمية باللوائح والتشريع البحرى الخاص بسلامة المراكب فى البحار وقوى مركز ادارة الشركة فى أوروبا وشجعته الدول اللاتينية وباعتبار وجود المركز الرئيسى فى باريس أقرت فرنسا الاعتراف بهذه الشركة فى قوانينها البحرية .

ومع أن شركة الفرتاس ليست متسعة كشركة اللويدز إلا أنها منتشرة فى جميع أنحاء العالم ولها ممثلون فى جميع أقطار الأرض .

ومن ذلك الحين رأت جميع الدول البحرية أن تؤسس لنفسها شركات للتأمين والسجل البحرى لمعونة شئونها فى البحرية التجارية وتوسيع نطاق تجارتها الخارجية وعلى سبيل الايضاح نذكر الامثلة الآتية :

النرويج

NORSKA VERITAS

أسست هذه الشركة عام ١٨٦٤ فى Oslo بتشجيع اندية التأمين البحرى ، وأخذت على عاتقها منذ ذلك الحين خدمة البحرية التجارية النرويجية فى كل مكان تتجر معه .

المانيا

GERMANICHER LLOYD

وقد أنشأت ألمانيا جمعية لتسجيل المراكب وتقرير مرتباتها والتأمين البحرى عام ١٨٦٧ وحولتها إلى شركة مساهمة فى عام ١٨٨٩ وإدارتها فى برلين تشرف على فروعها فى الموانىء الالمانية والممالك المجاورة لألمانيا . وقد اعترفت الدول بهذه الشركة فى نظير اعتراف المانيا بالشركات نظيراتها فى الدول الأخرى واتفقت على تبادل الخدمات فى هذا المضمار .

ايطاليا

Registro Italiano Navale ed Aeronotico

اما ايطاليا فقد اسست اول سجل عام ١٨٦١ واحلت محله الشركة المذكورة بعاليه عام ١٩١٠ واتبعت نظام شركات التأمين البريطانية بالدقة ازاء سجل المراكب والتأمين على التجارة الخارجية

الولايات المتحدة الأمريكية

The American Bureau of Shipping.

كانت الشؤن البحرية الأمريكية فى أول أمرها خاضعة للقانون والعادة البريطانية حتى رأى فريق من رجال الأعمال بمدينة نيويورك أنه لابد للولايات المتحدة من خلق سجل للمراكب والتأمين يضمن خدمة التجارة الأمريكية الخارجية ، وأول نشرة أذيعت لهذا الغرض جاءت تحت عنوان « سجل المراكب والتأمين البحرى بنيويورك » عام ١٨٥٧ وجاء فى مقدمة مؤلفيها ما يأتى موجها إلى المشتركين :

« نحن الموقعين على هذا ـ مؤسسى وناشرى السجل البحرى بنيويورك ، قد وضعنا شروطا لتقدير مراتب السفن والتأمين البحرى نعتقد انها ضرورية لمصالح اصحاب السفن ويمكن أن يتخذها ضامنو التأمين قياساً لتحمل مهمة التأمين البحرى »

« وطبيعى أن يستعلم ضامن التأمين عن حالة السفينة ومبلغ صلاحيتها للملاحة ، وعلى ذلك فلابد من فحص السفن بكل امانة فان عمر السفينة يجب الا يتخذ قياساً لصلاحيتها للبحار وتقرير مرتبتها فى التأمين ، فقد يمكن ان تبنى السفينة من أجود مواد البناء ، ولكن الأخشاب اذا لم تستعمل فى المواسم المناسبة قد تسبب عطبا سابقاً لأوانه »

« هذا وقد اصبحنا فى حاجة ماسة إلى سجل للمراكب الأمريكية والتامين البحرى منذ ثبت لنا ان الشركات الأجنبية قد اضرت بتجارتنا الخارجية ضرراً ملموساً » (١)

---

(1) See Observer June 1929.

« فكثيراً ماحدث أن أجرت سفن أمريكية فى موانى اجنبية بمعرفة الربان أو السماسرة البحريين ، وتسبب عن ذلك ضرر التجار بان فرضت عليهم رسوم تأمين عالية لأن السفينة قد وضعت فى مرتبة دنيئة أقرها ضامن التأمين الأجنبى »

« فاذا وضع نظام للكشف على البواخر على اساس الاصطلاحات البحرية الفنيه وحدد وصف للسفينه ومهماتها امكن ازالة هذه المساوىء . فان المقصود من تحديد مرتبة السفينة انما هو خدمة صاحب البواخر وضامن التأمين والتاجر فى وقت واحد ، حيث ان اهميه هذا التحديد ترشد التاجر الى اختيار السفينه الصالحه لنقل بضاعته ، وضامن التأمين فى تقدير رسوم التأمين ، وهذا التقدير للمرتبه لا تأثير له على السفينه من ناحيه قيمتها فى حالة بيعها أو شرائها ، فان سفينه تعتبر فى الدرجه الأولى من حيث بنايتها يمكن أن يضعها الكشف عليها فى مرتبة أدنى اذا كانت حالتها العامة ومهماتها فى حالة سيئة »

ثم ظهر بعد ذلك جملة مسجلين خصوصيين شجعهم ضامنو التأمين ولكنهم لم يعتمدوا تقديرهم لمرتبة السفينه بصفه قاطعه .

جمعية الربابنة الأمريكيين والتأمين البحرى

ومن أولى بالعناية بهذا الموضوع أكثر من الربابنة ، وهم الرجال الذين من واجبهم أن يوجهوا النظر إلى كل مايدعو إلى ترقية الشئون البحرية وتوسيع نطاق التجارة الخارجية ، ثم هم عدا ذلك الرجال الذين يعهد إليهم بقيادة السفينة مؤمناً عليها وغير مؤمن عليها ، والبضاعة مسجلة أو غير مسجلة ، وعلى ذلك فمن واجبهم تقدير المصلحة العامة لكى ينالوا ثقة جميع المشتغلين بالشئون البحرية التجارية على السواء .

وجمعية الربابنة الأمريكيين هذه قد أنشئت فى ٢٢ ابريل سنة ١٨٦٢ ، وعلى ذلك فقد كانت كجماعة لا كأفراد على أتم علم بمشكلة التأمين البحرى وعلاقتها بمورد رزقهم ومستقبلهم ، ولذلك قد شعرت بحاجة ماسة إلى وجود

سلطات للتسجيل والتأمين البحرى تشعر بنفس شعورها وتقدر مصلحة جميع المشتغلين بالنقل البحرى ، وعزز رغبة هذه الجمعية أنها كانت تحت قيادة رجال أكفاء حازمين متحدين فأصدرت أول سجل فى عام ١٨٦٩ بمقدمة طويلة تشرح حالة بحرية البلاد وحاجتها ومركزها بالنسبة إلى غيرها من البحريات التجارية نقتطف منها ما يأتى :

« لقد شعر منذ زمن بعيد أصحاب السفن وضامنو التأمين البحرى وهم الذين يعنيهم أمر التجارة الامريكية قبل سواهم من أبناء البلاد بضرورة وجود سجل للتأمين البحرى من العدالة بحيث ينصف طرفيهم ومن الكمال بحيث يرتاح إليه الجميع » .

« ومن المعلوم أن تقدير مرتبات السفن قد قام به فيما مضى أفراد اعتبروه نوعاً من العمل ليس إلا ، وجمعية الربابنة الامريكيين لا تدّعى ان أعمال هؤلاء المواطنين كانت نوعاً من الغبن أو تنقصها الفطنة ، ولكنها تعتقد أن تقدير مرتبة السفينة يجب أن يعهد به إلى شركات تتخصص فى القيام به » .

والآن نترك الظروف التى مرت بالولايات المتحدة سياسية وغير سياسية ، ونكتفى بأن نذكر هنا أن فترة كساد الشئون البحرية التجارية الامريكية يعرفها الذين عنوا بالأمور البحرية التجارية فى العالم ، وقد وصلت أقصى درجات التدهور حتى قبيل الحرب العالمية . وكل عمل متعلق بالبحرية التجارية لك أن تعتقد فيه ماشئت ، مادامت البحرية التجارية نفسها كان أمرها لا يعنى الدولة بأجمعها . ولكن الحرب نبهت أمريكا إلى أن اقتناء اسطول تجارى أمر لا بد لها منه مهما كلفها من ثمن .

ولم لا ؟ فان مراكب الحلفاء التجارية كان عليها أن تشتغل فى نقل المؤونة والجيوش ، ومراكب الاعداء - بالنسبة للحلفاء فى أول الأمر - لم تتاجر مع أمريكا ، هناك أدرك المشتغلون بالانتاج الأمريكى - الزراعى والصناعى - بأن الملاحة التجارية بالنسبة لهم أمر حيوى . وهكذا علمت الحرب أمريكا درساً كما علمت غيرها من الدول دروساً غير أن الفرق بين الامريكيين وغيرهم ان الامريكيين يحسبون الوقت بحساب الريال وغيرهم لا يقيم له حساباً .

وحسبك أن تعلم أن مجلس الشئون البحرية التجارية الامريكية الذى خلقه مرسوم البحرية التجارية قد أخذ على عاتقه بناء البواخر فى أوقات قصيرة لم يعرفها التاريخ من قبل ، وقضى هذا النمو الفجائى بأن يعاد انشاء ادارة التسجيل والتأمين البحرى تحت ادارة جديدة فى عام ١٩١٦ للاشراف الفنى على بناء السفن البحرية التجارية والتجارة الخارجية .

وقد خصص قانون عام ١٩٢٠ للبحرية التجارية جزءا معيناً فيما يتعلق باعادة انشاء ادارة التسجيل والتأمين البحرى ، يعدّه المشتغلون بالشئون البحرية التجارية اليوم مرجعاً فى تكوين مثل هذه الادارة واليك نصه :

« على وزارات الحكومة الامريكية ومصالحها واداراتها ولجانها والسلطات الحكومية فى الولايات المتحدة بوجه عام اعتماد ادارة سجل المراكب الامريكية والتأمين البحرى السلطة الوحيدة المختصة بهذا العمل بالنسبة للسفن الامريكية وأن يعهدوا بهذا العمل إلى هذه الإدارة ووكالاتها ، على أن تكون هذه الادارة شركة من غير رأس مال ، ولا تدفع أرباحاً ، وعلى أن يعين وزير التجارة الأمريكيه ممثلا عاملا له فى الادارة العامه ، وأن يعين كذلك رئيس هذه الشركه ممثلا له نفس هذه السلطه فى اللجنة التنفيذية للشركه » .

« وعلى ممثلى الحكومة فى الشركة ألا يتناولوا مرتبات أو مكافآت نظير خدماتهم عدا مصاريف الانتقال التى تدعو إليها الضرورة القصوى » .

« وعدا ذلك يجب أن تشير السجلات الرسمية للحكومة الأمريكية فى الأسطول التجارى أن تسجيل المراكب والتأمين عليها ووضعها فى مراتبها إنما تم بمعرفة مصلحة سجل وتأمين البواخر الأمريكية » .

فأنت ترى أن هذه المصلحة الامريكية ليست مصلحة تجارية ، بل هى عبارة عن شركة من غير رأسمال أو أسهم والرسوم التى تحصلها فى نظير خدماتها انما جعلت لتغطية مصروفاتها فقط .

ممن تتكون إداره سجل المراكب الأمريكية
والتأمين البحرى فى أمريكا

وتتكون هذه المصلحة من جميع اللذين يهمهم أمر النقل البحرى والتجارة الخارجية فى أمريكا، ومنهم أكثر من مائة من أصحاب السفن وبنائيها وضامني التأمين، وأما ممثلو الحكومة فيها فهم مدير إدارة صيانة المراكب وترميمها بمجلس الشئون البحرية التجارية التابع الآن إلى وزارة التجارة الأمريكية ومدير إدارة الهندسة البحرية بمصلحة المنارات الأمريكية، ويمثل وزارة التجارة فى المجلس مدير عام المجالس البحرية الأمريكية، ويمثل مصلحة خفر السواحل فى المجلس كبير مهندسى المصلحة، ويمثل وزارة الحربية مراقب مصلحة الهندسة البحرية.

اليابان

وأما اليابان فقد أنشأت شركة التأمين البحرية الأمبراطورية اليابانية على نظامى انجلترا وأمريكا.

الاستنتاج

مما مر بك بشأن التأمين البحرى تقدر مبلغ علاقة التأمين البحرى بالبحرية التجارية والتجارة الخارجية فى العالم، وهذا التقدير دعا حكومات العالم أن تعتبره جزءاً من سياستها البحرية إزاء أسطولها التجارى مما جعله ينمو نمواً سريعاً.

وهكذا يستطيع بناءو السفن أن يتتبعوا لوائح البناء التى تقرها إدارة التسجيل والتأمين فى بلادهم لوضع سفنهم فى مرتبات تضمن رضاء أصحاب البواخر، ويستطيع أصحاب البواخر بدورهم أن يؤمنوا على مراكبهم ضد أنواع الخسائر العادية والغير عادية، ومن بينها زيادة المصروفات على حالتها الطبيعية، وتأخير السفن فى الموانىء وتعطيلها لأى سبب لا يمر بالحسبان.

وضامنو التامين بدورهم تمدهم الحكومة بالمعونة الماليه والتشريعيه

وغيرهما من أنواع المساعدات والارشادات الفنيه ، وتهيء لهم سبيل تحمل أى تامين يفكر فيه تجار الصادرات والواردات .

والآن اذكر لك مثلا طريفاً يتعلق بأهمية التأمين البحرى للمراكب التجارية ، ذلك هو مثل قصة المراكب اليونانية فى الأرجنتين :

فقد راع أصحاب البواخر البريطانيه مزاحمة المراكب اليونانيه لهم فى نقل القمح الأرجنتينى إلى أوربا مزاحمة أضعفت مركز النقل البريطانى فى هذه التجارة بعد الحرب بسنوات قلائل (١٩٢٢) فان أكبر نسبة من المحصول كانت تنقلها المراكب اليونانيه ، بينما تظل المراكب البريطانيه فى الارجنتين عاطلة ، نظراً لأن اليونانيين كانوا قد جعلوا نولون البضائع بسيطاً جداً بالنسبة الى نولون سفن بريطانيا .

ولكى تحمى شركة اللويدز البريطانية المراكب البريطانية ، رفضت أن تؤمن على القمح المشحون بالمراكب اليونانية بحجة أن هذه المراكب عتيقة ولا يتيسر لشركة اللويدز تحمل الخسائر التى تنجم عن شحن هذه الكميات فيها .

هنالك اجتمع التجار اليونانيون وأصحاب البواخر اليونانية وجمعوا مبلغ مليون جنيه انجليزياً ذهباً ، وخلقوا اللويدز اليونانى ليؤمن على القمح والبضائع الأخرى التى تشحن على مراكب اليونان ، فواصلت المراكب اليونانية عملها فى نفس الاسبوع الذى رفض فيه اللويدز التأمين على البضائع المشحونة بها ، وكانت منافسة حارة وموفقة ! !

وأظنك تلاحظ معى الآن أن الحل كان موفقا وسريعاً جداً . أليس كذلك ؟ نعم ! .. ان الحياة قصيرة جداً مهما طالت فلا داعى اذن لقتل الوقت . !

الجزء الثالث

الرجال الذين يتولون قيـــادة المراكب

فى البحـــار

التعليم البحـــرى التجارى

الجـــزء الثالث

الرجال الذين يعهد اليهم بقيادة المراكب فى البحار

التعليم البحـــرى التجارى



مقدمة

قبل البحث فى موضوع التعليم البحرى التجارى أرغب فى توجيـــه نظر قارئى إلى كتاب شركة البوستة الخديوية المؤرخ ٦ يناير سنة ١٩٢٢ الملحق بكلمة الدعوة « الى الامام » فى هذه الرسالة ، فى هذا الكتـاب أشير الى خطأ استعمال كلمتى « الملاحة » البحرية « والهندسة » البحرية .

وبما أنى أعتقد أن كثيرين من قرائى الذين لايشتغلون بالأعمال البحرية يرتاحون الى شرحى للفـــرق بين « الملاحة البحرية » و « الهندسة البحرية » فقد أعددت السطور الآتية لهذا الغرض :

لقد استطاع البحار بمفرده أن يدير شئون سفينته بأكملها لعدة قرون ، يوم أن كانت قوة تسييرها فى أول الأمر بالتجذيف ، ثم بالشراع ، واستعمل الشراع والتجذيف معاً فى أيام قدماء المصريين كما قرأت فى الموجز التـــاريخى البحرى لهذه الرسالة ، واستمر استعمال هاتين القـــوتين معاً إلى أيام القرصان الاسكندناويين (من القرن الثامن إلى العاشر) وفى الرحلات الطويلة الأولى انما استخدم الشراع وحده فى مبدأ الأمر .

ولما استخدمت القوة الميكانيكية فى البحـار ووضعت الآلات والغلايات البخارية فى السفن لتسييرها ، وجب أن تحمل السفن بحـاراً جديداً : المهندس البحرى - أو الضابط المهندس البحرى ، وهذا مهمته ادارة وصيانة الماكينات المحركة .

أما الملاح او الضابط البحرى فعليه واجبـات أخرى كثيرة تتعلق جميعها بعلم الملاحة البحرية وفن سلك البحار (العملى) .

علم الملاحة البحرية

الملاحة البحرية علم وظيفته قيـــادة السفينة من مكان إلى مكان فى سلامة وفى أقصر طريق ، وينقسم هذا العلم إلى قسمين : الملاحة بالحسابات والملاحـة بالفلك البحرى .

أما الملاحة بالحسابات فهى باستخدام العـــلوم الرياضية لايجاد المسافات والزوايا التى يجب أن تسير عليها السفينة لتصل من مكان إلى آخـــر ثم معرفة مركزها الجغرافى فى كل لحظـــة . وأما الملاحة بالفلك البحرى فهى باستخدام الاجرام السماوية الثابتة والمتنقلة لمعرفة مركز السفينة الجغـــرافى وخط سيرها والمسافات التى قطعتها والتى يجب أن تقطعها من مكان إلى آخر.

والملاحة بالحسابات تستخدم غالباً فى السواحل وبالقرب من الجزائر والعلامات الأرضية ، بينما الملاحة بالفلك البحرى تستخدم غالباً فى المحيطـات والبحار الواسعة التى لا يرى فيها الملاح علامات أرضية يهتدى بها .

علم الملاحة والقرآن الشريف

ومن أجمل ما أقصه عليك أن القرآن الكريم شرح علم الملاحة البحرية فى ايجاز وبلاغة فقال الله سبحانه وتعالى « وبعلامات وبالنجم يهتدون » .

فن سلك البحـــار العملى

أما فن سلك البحار العملى فهو عبارة عن انجاز وادارة الأعمـــال اليدوية فى المركب كنشر الشراع وادارتها فى المراكب الشراعية ، وقيـــادة المركب عملياً بواسطة القـــوى المحركة فى البواخر وكذلك اعمال الشحن والتفريغ ، وتخزين البضائع فى العنابر وصيانة المركب وادارتها ، واستعمال أدوات النجاة ، وتسيير المركب فى العواصف والانواء حيث يصرف النظر عن وجهـــة السفر ويكون الاهتمام موجهاً إلى سلامة المركب ومن فيها .

لذلك وجب أن نفرق تماماً بين كل من علم الملاحة وفن « سلك البحـــار » لا من الوجهة الفنية فحسب بل ومن علاقتها المتينة بتسوية مشاكل التأمين البحرى .

الهندسة البحرية

والهندسة البحرية هذه ليست فن بناء السفن . لأن بناء السفن فن مستقل عن الهندسة البحرية ، إذ أن الغرض الأساسى من الهندسة البحرية هو إدارة الماكينات المحركة للسفينة تنفيذاً لتعليمات الربان أوأحد مساعديه من الضباط البحريين ، الملاحين ، وتنفيذ هذه التعليمات بسرعة ودقة كما يطلبها الملاح من الأهمية بمكان خصوصاً أثناء المناورات البحرية

فعلم الملاحة البحرية وفن سلك البحار بالنسبة للمهندس البحرى عبارة عن طلاسم كما أن الماكينات الهائلة والهندسة البحرية لبعض الملاحين طلاسم هى الأخرى

على أن عالم الشئون البحرية قد مهد ليوم فى المستقبل نرى فيه الملاحة البحرية والهندسة البحرية من اختصاص رجل واحد ، أوبمعنى آخر تدرس الملاحة والهندسة البحرية للطالب البحرى وتعده لأن يقوم بالعمليتين فيتناوب العمل فى المركب تارة كضابط بحرى وتارة كمهندس بحرى ، وهنالك يكون الربان رئيساً للمهندسين أيضاً .

والواقع أن الولايات المتحدة الأمريكية قد سارت بالعالم إلى هذه الحالة بخطى واسعة حيث أن برنامج الاكاديمية البحرية العسكرية الامريكية « U. S. Naval Academy Annapolis » قضى من زمن بعيد باعداد ضباط البحرية العسكرية الأمريكية لأعمال الملاحة والهندسة البحرية فى وقت واحد فقد ترى اليوم قومندانا لبارجة امريكية وتراه فى اليوم الثانى رئيساً لمهندسى بارجة امريكية أخرى ، ولهذا النظام البحرى العالى أثره فى التعليم البحرى التجارى الأمريكى حيث يجب الآن على طلاب سفن التعليم المدرسية التجارية الامريكية أن يدرسوا مبادىء الملاحة البحرية والهندسة البحرية معاً فى السنة الأولى وللطالب أن يتخصص فى السنة الثانية فى المهنة التى اختارها لنفسه . مهندساً أو ملاحاً

وعدا ذلك فإن شركات البواخر الامريكية التى تتعهد تعليم الطلاب

البحريين على مراكبها قد اتبعت هـذا النظام إلى حـــد ما ، وسترى بالتفصيل أنظمة التعليم البحرى التجارى اليوم

ولا يفوتنى أن اذكر هنا أن جميع امتحانات الحكومات فى العالم كله لطالبي الشهادات والأجازات البحرية التجارية تحتم اليوم على الملاحين أن يلموا بمبادىء أولية فى الهندسة البحرية ، كما يجب أن يلم المهندسون البحريون بمبادىء أولية فى فن سلك البحار العملي

هذا كله يعد بأن اليوم الذى ترى فيه الملاح والمهندس البحرى رجـــلا واحداً ليس ببعيد ، على أن الملاح اليوم غير المهندس البحرى ولكل منهما واجباته وسلطته فى السفينة .

تمهيـــد

عن التعليم البحرى التجارى

أنه لايتسنى لدولة من دول الأرض أن تتبوأ مكانها فوق أمواج البحار دون أن تعد العدة وتشجع بكل الوسائل تعليم أبنائها العلوم البحرية

لذلك رأيت أن أتحدث إليك عن التعليم البحـرى التجارى فى العـالم قديماً وسنتتبع سويا تطورة فى الصفحات التالية حتى نصل معا إلى حالته اليوم

نظام التعليم البحرى التجارى القديم

لم يكن للتعليم البحرى التجارى قديماً نظام معين ، وأنت تعلم أن الفنون والصناعات كانت فى القديم عبارة عن أسرار يتلقـــاها الابن عن أبيه فورث الولد عن والده الغنى والفقر والعلم والجهل إلى حد كبير ، فان المدارس والمعاهـد العلمية التى تراها اليوم لم يكن لها أثر قديماً

وكانت وسائل التحصيل فقيرة حكمها حب الذات ، وشملت هـــذه الحالة كل أنواع الدرس والتحصيل بما فيها العلوم الروحية ، حتى كان عـــدد طلاب العلوم الدينية محدوداً جداً !!!

وكان الراغب فى تعليم الملاحـة فى مراحلها القـديمة لابد له من ان يلتحـق

بالسفينة أما فى أدنى مراتب العمل بالسفن أو كبحرى عادى بها، ثم كان عليه أن يعيش مع البحارة . ثم جاءت المرحلة الثانية وفيها أمكن أن يلتحق طلاب الفنون البحرية كتلاميذ ، ولكن عددهم كان قليلا جداً وكان قاصراً على أولاد وأقارب الربابنة ومساعديهم ، حتى اضطر غيرهم أن يلجأوا إلى الطريقة الأولى فيعملوا مبتدئين من أسفل الدرجات التى لاعلاقة للملاحة بها كفن

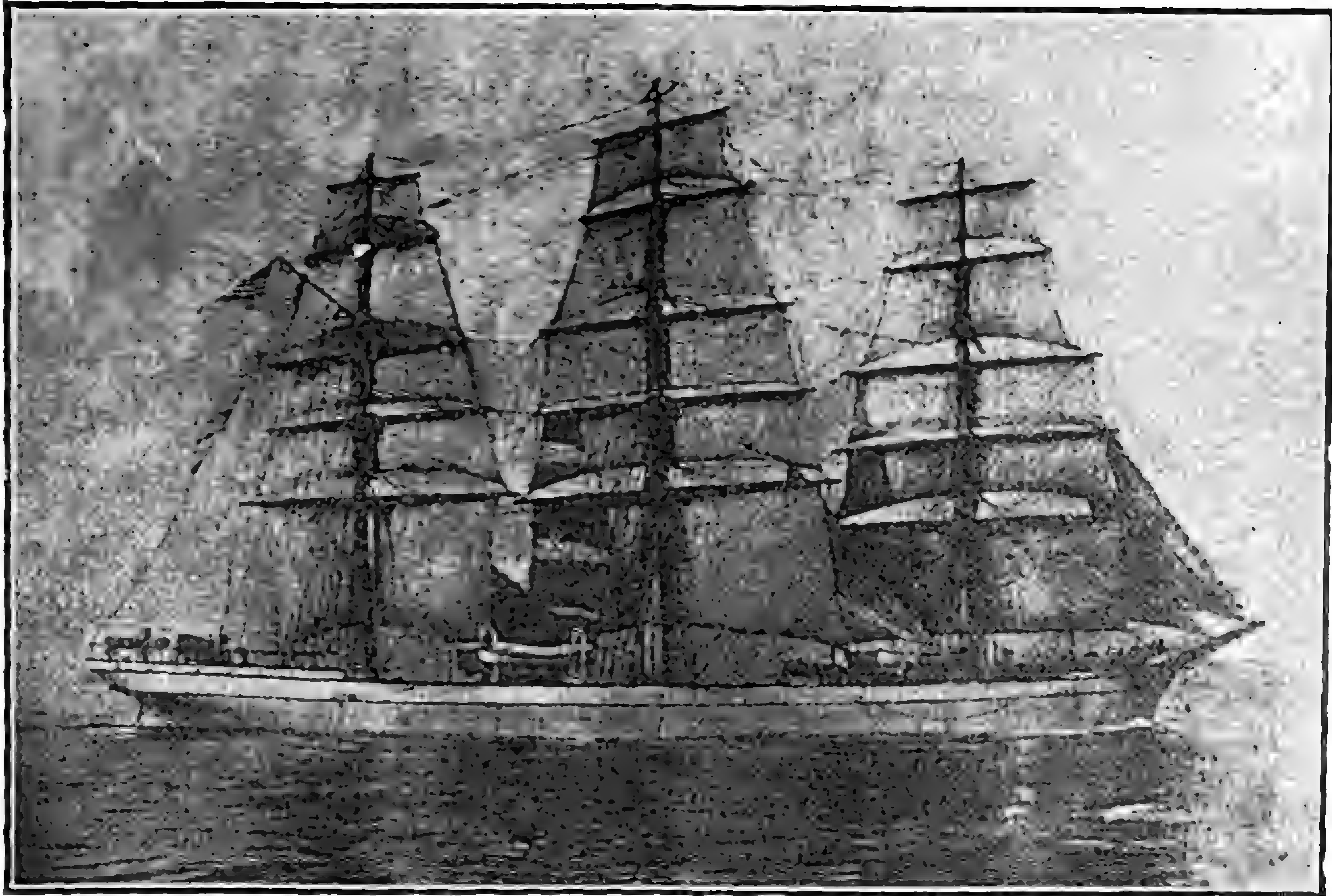
وكانت حياة هؤلاء الطلاب خشنة من ناحية ، ثم كان التعليم بهذه الطريقة عبارة عن منحة إلى حد مايجود بها الربابنة أو مساعديهم على التلاميذ والرجال البحريين.

وكثيراً ما جاهد طلاب الملاحة وعملوا فى صبر ورغبة حتى وصل بعضهم إلى المرتبة التى تلى الربان فى القيادة بعد أن قضوا زهرة شبابهم فى التجارب والتحصيل ، ومع ذلك لم يتيسر لهؤلاء أن يكونوا ربابنة فقد وقف سر المهنة ، فى طريقهم فعاق نجاحهم الكامل . فإن الربان وهو الحاكم بأمره (قديماً) فى امبراطوريته الصغيرة كان يستنزل وكيله إلى درجة بحرى عادى لأتفه الأسباب ، فيضطر هذا المسكين إلى الفرار من المركب وابتداء تجاربه وتحصيله من جديد .

وأقدم مدرسة بحرية وصل إلينا علمها إنما هى المعهد الذى أسسه الأمير هنرى الملاح البرتغالى الذى يرجع إليه كثير من الفضل فى نشر وصيانة السيادة البحرية البرتغالية القديمة . فقد انشأ هذا الأمير مدرسته البحرية فى قرية « ساجر » بالقرب من رأس سان فنسنت ، واستخدم « جاكوم » المريونى المشهور بالتخطيط البحرى وضبط أدوات الملاحة ، واستعان بالعرب فى تعليم الطلاب البرتغاليين فنون الملاحة وسلك البحار ، ثم استخدم بعض الاسرائيليين من الذين كانوا ملمين بطريقة بناء السفن

ولما أتمت الفرقة الأولى دراستها أرسلها بعثة حول ساحل افريقيا الغربى ، ويعزى إلى هذا الأمير وتلامذته اكتشاف طريق الرأس .

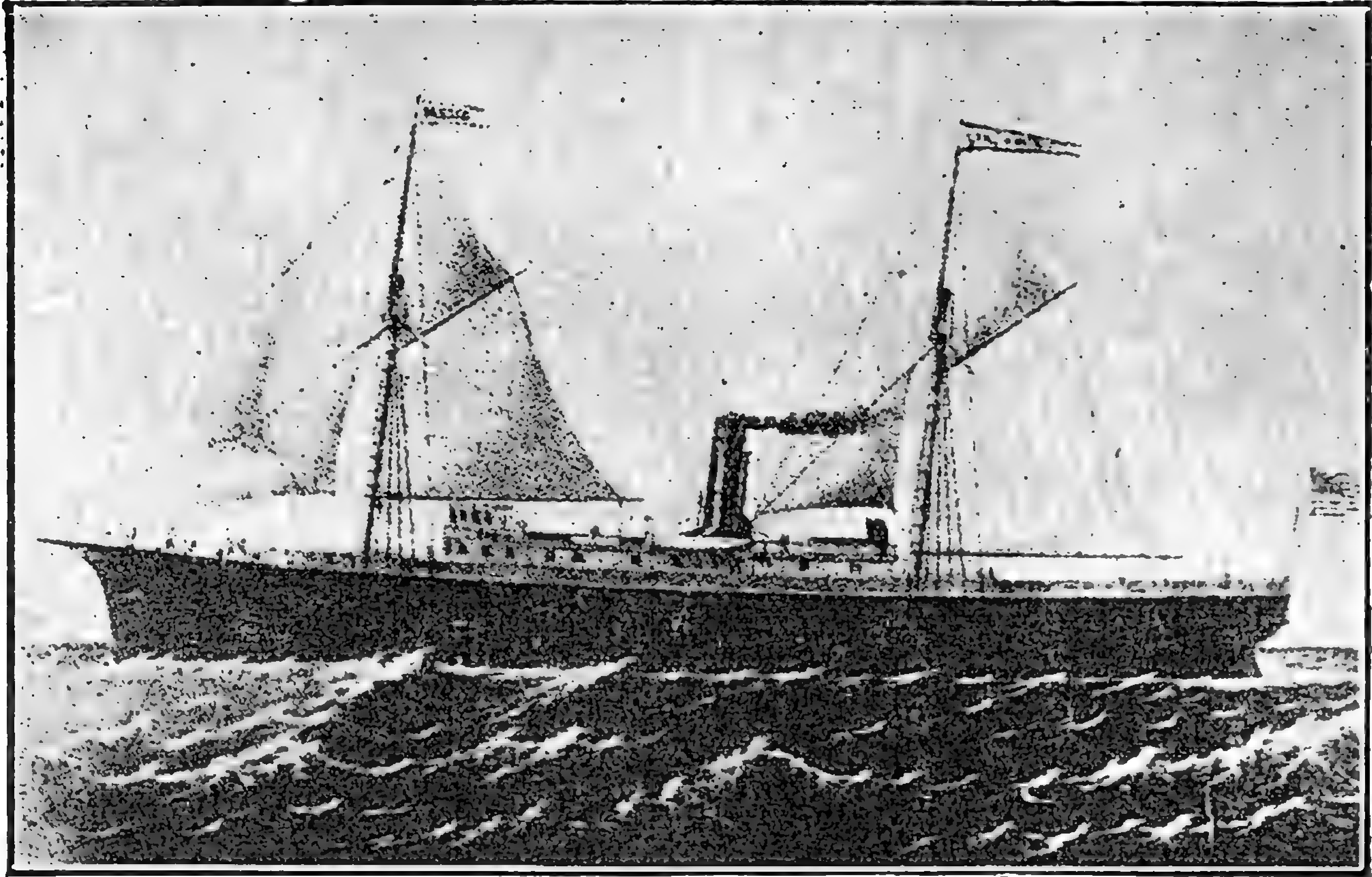
وبالنسبة إلى حالة العالم القديم وطبيعته وظروفه يمكن اعتبار التعليم البحرى قديماً إنما كان بطريقة التجارب والأعمال اليدوية أكثر مما كان بطريقة التلمذة والتحصيل العلمى ، وعلى ذلك تكون السفينة الشراعية التجارية هى المدرسة القديمة



(شكل ١٠)

المركب الشراعية التجارية التى تعد بحق المدرسة القديمة التى خرّجت الملاحين القدماء.

The American ship « Tusitala » under full sail, with owner on board



(شكل ١١)

السفينة الشراعية وقد جهزت قديما بالقوى المحركة المساعدة لتسييرها أثناء الرياح المعاكسة

General Whitney

التى خرجت الملاحين القدماء (شكل ١٠)

وهؤلاء الملاحون القدماء الذين سجل لهم التاريخ فضل رجولتهم ونشاطهم وشجاعتهم وخدمتهم لمدنيّة ورخاء العالم كانوا فى غنى عن أن يدرسوا درساً راقياً. فكان الربان «يحمد ربنا ويشكر فضله» إذا كانت سفينته «وهو فى المحيط» بعيدة عن طريقها (مركزها الجغرافى) بنحو ٥٠ ميلا وينتظر الشمس فى اليوم التالى أو الذى يليه لمعرفة مكانه من الكرة الأرضية الواسعة !!

وحالة الملاح قديماً كانت كحال زميله الطبيب والمحامى، فكان يكفى أن تدعو نفسك طبيباً، وأن تنقطع إلى حد ما إلى مهنة الطب وانت لاتعرف عنها لاقليلا ولا كثيراً بل لقد كان جائزاً أن يكون الطبيب «صياد سمك». ثم كان المحامى على حد القول «واسطة خير» أكثر منه رجل قانون

زوال السفينة الشراعية تدريجيا

يغير نظام التعليم البحرى

وكان لتطور العلوم والفنون أثره على الملاحة كفن، وابتدأت السفينة الشراعية تختفى تدريجياً فى الوقت الذى جهزّت فيه السفن الشراعية بالقوى المحركة المساعدة لتسييرها أثناء هبوب الرياح المعاكسة، وبذلك ظهرت مرحلة جديدة فى العلوم البحرية وفنون سلك البحار.

وهكذا أخذ الناس يشعرون بضرورة إعداد رجال يتولون قيادة السفن فى حالتها الجديدة، والمعروف أنه ظهرت فى ذلك الحين الرغبة فى تنظيم التعليم البحرى وقبول طلابه بصفة تلاميذ، ثم قدّر الناس الحاجة الى تنظيم تعليم الصناعة البحرية كتعليم مدرسى بدلا من الالتحاق فى الدرجات الدنيا.

ولكن هذه الحالة لم تدم لحسن الحظ، لأن السفينة الخشبية التى كان ربانها غالبا هو صاحبها وضامن تأمينها والمصدر والمورد والسمسار والوكيل والقائم بكل وظيفة أخرى فى ميدان التجارة البحرية قد ابتدأت تختفى، لأن السفينة المصنوعة من الحديد والصلب تسيرها الماكينات أو الماكينات والشراع معاً قد ظهرت فى أفق الشئون البحرية حاملة البضائع والركاب

لتربط العالم بتبادل المنفعة وحسن التفاهم . (شكل ١١)

وبظهور اختراعات جديدة فى أدوات الملاحة وارتقاء الملاحة كفن وانتشـــار البخار رؤى أن السفينة الشراعية التى كانت أعدت للتعليم البحرى التجارى لا تصلح لمهمتهـا تماما إلا بتجهيزها بمحركات ميكانيكية مساعدة وبذلك أعدت جميع الدول البحرية سفناً مدرسية مجهزة بالشراع والقوة الميكانيكية .

واليوم وقد ســـادت القوات المحركة كل الصناعات وظهر نفوذ مملكة البحار العالميـة ، وانتشرت البحوث الاقتصـــادية والاجتماعية ، رأت الدول البحرية العالميـه أن رفع مستوى التعليم البحرى التجارى أمر لا مناص منـه فان ربان فى باخرة تعبر المحيطات من الوظائف التى قلـــا تقارن بها وظيفة أخرى فى العالم من ناحيه المسئولية والنفوذ

ذلك لأن الباخرة العظيمـه التى تعبر المحيطات تحمل آلافاً من الأنفس وتقدر قيمتها بملايين من الجنيهات وتعـــد مملكة صغيرة من ممالك البحار العالمية جديرة بالتقدير والاعتبار ـ وربابنـــة مثل هذه الباخرة ـ وهم حكام مملكة البحار العالميـه ـ يتمتعون أثناء القيـــادة بسلطه دونها أى سلطان ، فان كلمة يلقيها الربان تعد قانوناً واجباً إطاعته .

ورجل هذه مسئوليته وهذا نفوذه يجب أن تمر عليـــه ظروف وتجارب وأدوار تعده لمثل هذه السلطه المطلقـه ، ثم من واجب الأمه أن تهيء لرجالهـا ظروف إعدادهم لمثل هذه المسئوليه .

مرحلة التعليم البحرى التجارى الحالية

وقد مضى اليوم الذى يمكن الشاب أن يتعلم فيه الفنون البحريه وقيـادة السفن وأن يتخذها مورداً لرزقه فى عالم الشئون البحريه الحديث بأن يلتحق فى عمل ثانوى كخادم أو بحرى عادى أو أحد عمال الشحن والتفريغ فى سفينة ، ذلك لأنه إذا التحق بالسفن قبل تعلم مبادىء الملاحه وسـلك البحار نظرياً يظل شـاعراً بهـذا النقص عـــدة سنوات ، فان ظروف سفينة اليوم غير ظروف سفينة الماضى وإذا كان ملاح الزمن السالف قـــد استطاع أن يتعلم مهنته بصفه

عمليه محضه ، فان الملاحه اليوم علم لا تصلح السفينه التجـــاريه المشتغلة ليـل نهار بالنقل والتفريغ والشحن أن تكون مدرسة له .

فالسفينه الشراعيـــه قد مضى عهدها واندثرت بزوالهـا طريقه التعليم القديمه ، وبات على طلاب الفنون البحريه أن يبحثوا عنها بحيث تلائم سفينة اليوم وظروفها . وطالب يلتحق ببـــاخرة دون أى تعليم بحرى سـابق يكون مركزه فى موقف الشدة كمسافر لا يعلم عن البحر وشئونه شيئاً .

وعدا ذلك فقد يدرك أن الملاحين اليوم يعملون فى ميدان منافسة عالمية مكشوفة ، لا يفوز فيها إلا الرجال الذين أعدتهم امتهم للكفاح التجـارى فوق أمواج البحار

فإن التجارة البحرية الدولية تسير اليوم على قاعدة أقل تـكاليف للنقـل وأكثرها عنـاية بوسائله وتسهيله ، وهذا معناه كما ترى أن أصحـــاب البواخر ورجال التأمين والمشتغلين بالصناعات البحرية يقيسون رخاءهم بمقياس يتناسب مع مبلغ كفاءة وحسن استعداد وكمال رجال البحرية التجارية ، ومن ثم وجب أن يكون الملاح رجلا بحرياً كفوءاً حاصلا على قسط وافر من الثقافة والتعليم الراقى

الولايات المتحدة وقيادتها للتعليم البحرى التجارى فى العالم

أما أن السفينة الشراعية قـد وصلت إلى قمة المجد فى القرن الثامن عشر بجهود الولايات المتحـدة الامريكية فحقيقة تاريخية ثابتة ، فقـــد أمد النبوغ الامريكى العالم بأنواع مختلفة من السفن الشراعية ، يلذ للباحث أن يتتبع تاريخها المجيد ، ومن بينها السفن الشهيرة Cape Horn & Baltimore Clippers التى ساهمت بقسط وافر فى تاريخ البحرية التجارية الامريكيه .

فقد كان من تقاليد الشباب الأمريكى فى الفترة من ١٨٢٠ — ١٨٦٠ أن يتخذ البحر مهنة لا بقصد الوصول إلى درجة ربان فحسب ، بل كانت رغبته أن يملك الربان سفينته ويتاجر فى العالم البحرى كمصدر ومورد ووكيل وضامن تأمين على سفينته

وطموح الربابنة الامريكيين القدماء دعاهم أن يشحنوا مراكبهم بالبضائع

الامريكية وأن يقودها إلى أوروبا والشرق ، وهناك يبيعون حاصلات أمريكا ، وكثيرا مايبيعون نفس السفينة ويعودون إلى أمريكا ليكرروا هذه الصفقات التجارية الممتازة . وأنت ترى أن ملاحين قاموا بهذه الأعمال كافراد ، لابد أن يقدر لهم ما كانوا عليه من همة ونشاط وتفوق صحيح فى ميدان الملاحة البحرية التجارية .

وبعد انقضاء الفترة التى أصيبت فيها شؤون الملاحة الامريكية التجارية بكساد ، وطد أهل العالم الجديد العزم على أن ينظموا أنفسهم فى البحار ، وأن ينالو نصيبهم من الثروة والفخار فى ميدان البحرية التجارية ، أسوة بغيرهم من أمم الأرض

ومن دواعي السرور أن يلاحظ الباحث أن الولايات المتحدة ، لكى تعد ملاحين ومهندسين بحريين لبحريتها التجارية فى أقصر وقت ممكن ، قد سهلت فى بادىء الأمر الحصول على الدرجات البحرية وشجعتها بكل الوسائل ثم سارت بها تدريجيا فى ميدان الترقى والاعتبار

وكان المقصود من هذه السياسة الحكيمة استمالة الشبان الامريكيين وترغيبهم فى الحياة البحرية حتى يتيسر للدولة أن تعد العدد الكافى لرجال الأسطول التجارى من شبابها تدريجيا ، ثم ترفع مستوى التعليم البحرى وتشدد فى منح الدرجات البحرية .

وحسبك أن تتصفح صورة اللوائح البحرية التى وضعت للحصول على درجة ضابط ثالث وضابط ثان بحرى من عام ١٩١٤ — ١٩٣٣ لتتبع سياسة المجالس البحرية الامريكية إزاء رفع مستوى التعليم البحرى تدريجياً وتنشيط الراغبين فيه فى أول الأمر ثم التشديد فى الحصول على الدرجات البحرية تدريجيا . على نحو مافعلت غيرها من الدول البحرية

المجلس البحـــرى الأمريكى

The Board of Supervising Inspectors
Steamboat Inspection Service

أعتقد أن كثيرين من قرائى يهمهم أن يعـــرفوا ما هو المجلس البحرى الأمريكى وما علاقته بالتعليم البحرى التجارى ، ولذا أنقـــل إليهم الكلمة الآتية ، مقتبسة من نشرة أعدتها الحكومة الأمريكية ، لطلاب علم النقل البحرى والشئون البحرية التجارية بالجامعات الأمريكية :

المجلس البحرى الأمريكى هو المصلحة البحـــرية التي ترخص للضابط البحرى والمهندس البحرى بمزاولة مهنتيهمـا فى المراكب التجاريه الأمريكيه. إذ لا يجوز للمتخرج من الأكاديميـة البحريه العسكريه الأمريكيه ، ولا لخريجى السفن المدرسيه الاعـــداديه الحكوميـه ، ولا لمن خدم وتمرن فى البحار والمحيطـات عشرات السنين كبحار أو تلميـــذ ، أن يزاول مهنته فى المراكب الأمريكيه قبل أن يحصل على إجازة من المجلس البحرى الآنف الذكر .

والاجازة لا تعطى للطلاب إلا بعـــد تأدية امتحانات لكل درجة ، وللدخول فى الامتحانات شروط بعضها خاص بمدة التمرين ، وبعضهـا خاص بالمؤهلات العلمية الفنية ، وبعضها خاص بالكشف الطبى . الخ

ويعتبر السماح بتـــأدية الامتحان اعترافاً بتجارب الطـالب وخبرته ، واعتماداً لمؤهلاته العلميه والفنيه ، ويعد الاعتراف والاعتماد المذكوران أساساً لمنح الدرجه البحريه لا فى أمريكا وحدها ، بل فى جميع دول العالم البحريه .

فالمجلس البحرى الأمريكى بالنسبة للأمريكى كمجلس التجارة البريطـــانى British Board of Trade ؛ وهو بالنسبه للضـــابط البحرى الأمريكى والمهندس البحرى الأمريكى أيضاً كمصلحة الصحة العموميـه بالنسبة للراغبين فى مزاولة مهنة الطب ، وتعد اجازاته دولية لمزاولة مهنة الملاحه فى الدرجات التي يعينها .

وقد تفضل جنـــاب المحترم (Hon. N. D. Hoover) مفتش عام المجالس البحرية الأمريكية والمدير العـــام المساعد لمصلحة الملاحه الأمريكيه

بمراجعة كل ما كتبته عن التعليم البحرى التجارى فى العالم بصفة عامة والولايات المتحدة بصفه خاصة ، وأقر كتابى ، على نحو ما تراه فى كتابه إلى المفوضيه المصريه بامريكا الملحقة صورته بهذه الرسالة . وأنا أعتقد أن جنابه أبدى اهتماماً بهذا الموضوع كما استنتجت ذلك من حديثه لى قبيل عودتى إلى مصر بعد انتهاء بعثى، بعامل الرغبة فى أن يكون ذا فائدة للقارىء المصرى بصفة عامة، والذين يهمهم أمر مصر والملاحه بصفه خاصه ، فاستحق بذلك أخلص الشكر وأطيبه .

نبذة تاريخية عن المجلس البحرى الأمريكى

أما من ناحية التشريع البحرى فيرجع تاريخ هذا المجلس إلى يوم ٧ يوليه سنه ١٨٣٨ حيث أقر مجلس الأمه - النواب والشيوخ - انشاءه ومده بالسلطه الكافية ليكشف على أجسام السفن التجارية وغلاياتها ، بقصد سلامه الأرواح والركاب فى السفن البخارية والسفن التى تسير بالبخار والشراع معاً .

وكان تعيين المفتشين البحريين من اختصاص السلطه القضائيه فى الولاية ، فيعين القاضى المفتش البحرى على نحو مايعين قضاة مصر الخبراء الاخصائيين فى الحسابات والتجارة والمشاكل الفنيه ، وكان المفتش البحرى يتقاضى فى ذاك اليوم خمسه دولارات كاتعاب عن كل باخرة يفحصها . ونص القرار البرلمانى السالف الذكر على ما يجب على المفتش العناية به بصفة خاصة ، كقوارب النجاة وأنوار الاشارات ، وطلمبات الحريق، وخراطيم المياه، واستعمال السلاسل الحديدية والقضبان الحديدية فى ادارة الدفه بدلا من الحبال لمتانتها وضمانة السلامه إلى حد ما . وأما الغلايات فكان يكشف عليها كل ستة شهور لمعرفة حالتها ، وجسم السفينة كل سنة ، وطالب هذا المشروع البرلمانى أصحاب البواخر باستخدام مهندسين اكفاء وبوضع شهادة الكشف فى مكان بارز من السفن ليطلع عليها الجمهور .

وقد عدل هذا القانون بمقتضى قانون يوم ٣ مارس سنة ١٨٤٣ الذى طالب أصحاب البواخر بأن يجهزوا سفنهم بدفات احتياطية ، وأعفيت بعض السفن من بعض شروط القانون القديم . وأما قانون ٣ مارس سنة ١٨٤٩ فقد حتم

على جميع السفن استعمال أشارات الأنوار جميعها

المجلس البحرى الامريكى الحالى

ثم أقر مجلس الأمة قانون ٣٠ أغسطس سنة ١٨٥٢ وهو يعد التاريخ الحقيقى لانشاء المجلس البحرى الحالى ، ويعرف هذا القانون بأنه قانون البواخر Steamboat Act. فقد عدل قانون سنة ١٨٣٨ وقرر تعيين المفتشين البحريين كموظفين حكوميين وإنشاء المجالس البحرية المحلية ، ونص على ضرورة استخدام قوارب النجاة والعوامات للافراد وغيرهما من أدوات النجاة ، ثم نص على وجوب منح اجازات للمهندسين البحريين لكى يزاولوا مهنتهم فى السفن وكذلك مرشدى السفن التى تحمل ركابا وعلى فحص وتسجيل الألواح الحديدية التى تبنى منها الغلايات ويعتبر عن العموم الأساس الذى شيد عليه المجلس البحرى الامريكى الحالى

وقد أدخلت على هذا القانون تعديلات بسيطة مناسبة بمقتضى قوانين ٣ مارس سنة ١٨٥٣ و ٢٩ ابريل سنة ١٨٦٤ و ٨ يونيه سنه ١٨٦٤ ، و ٣ مارس سنه ١٨٦٥ ، و ٢٥ يوليه سنه ١٨٦٦ .

وفى ٢٨ فبراير سنة ١٨٧١ أقر مجلس الأمة الأمريكى قانوناً نظم به إدارة هذا المجلس ، ومع أن هذا القانون قد عدلت أجزاؤه فى مناسبات إلا أنه يعتبر حقاً المحور القانونى الذى تسير بمقتضاه الادارة الحالية ، فقد نص على تعيين مدير للمجلس أسماه المفتش العام لمجلس البحرية الأمريكية وعين مجلس المراقبة البحرية وحدد مواعيد اجتماع هيئة المجلس ومكان الاجتماع ومهمة المجلس على العموم . ثم أعطى المجلس السلطة التى يتمتع بها الآن من كشف البواخر وفحصها وفحص أجزاء بنائها واقرار امكان استعمالها من عدمه ، والغلايات وأدوات النجاة لسلامة الأنفس من الملاحين والركاب وحفظ مال الأمة وسمعتها واختبار جميع المشتغلين بالملاحة البحرية والهندسة البحرية ، والاشراف العام على البحرية التجارية الأمريكية على نحو ماتقوم به المجالس البحريه فى العالم أجمع .

واللائحة التى اتخذت أساسا لهذا التشريع قد وضعت بدقه وحكمة جعلتها خير قانون وضع فى الشئون البحرية التجارية فقد حققت جميع الأعراض التى وضعت من أجلها .

وهكذا ترى أن المجلس البحرى الأمريكى قد تخطى عمره التسعين سنة ومع ذلك فقد كان ولا يزال ساعد الحكومة الأيمن فى حماية الأرواح والثروة المعرضة لخطرات البحار .

وبما أن الغرض الأساسى من خدماته إنما هو تخفيف نكبات الملاحة وحماية الأرواح ، وقد قام هذا المجلس بوظيفته بكل قوته ، إلا أنه من المعتقد أنه لا يزال هناك كثير مما يجب عمله لزيادة ضمانة سلامة الانسان وثروته فوق أمواج البحار .

ومعلوم أن المجلس البحرى الأمريكى عبارة عن مصلحة حكومية تابعة لوزارة التجارة الأمريكية ويدير هذا المجلس رؤساؤه فى الادارة العامة بمدينة واشنجتون عاصمة الولايات المتحدة الأمريكية .

وقد قسم المجلس الولايات المتحده الى أحد عشر قسما جعل له فى كل منها مجلساً بحرياً محلياً يديره رئيس محلى ، ويجتمع هؤلاء الرؤساء المحليين مرة فى كل سنة بمدينة واشنجتون بهيئة مجلس عام لإدخال ما يرونه مناسباً للظروف من التعديلات على اللائحة العامة للمجلس .

ويقسم كل مجلس محلى دائرته إلى أقسام محلية ثانوية ، يعين فيها مفتشين بحريين ومهندسين بحريين للكشف على البواخر - الجسم - والماكينات ، والغلايات ثم يعين فى بعض المجالس المحلية الكبرى ، كمجلس نيويورك ، مساعدى مفتشين - من الربابنة والمهندسين البحريين لمعاونة المفتشين فى أعمالهم .

هذا وهناك مفتشون متنقلون . وهؤلاء يعينون فى وظائفهم على سبيل الترقية أما من المفتشين المحليين أو من مساعديهم ، أو من المتخصصين فى فحص مواد بناء السفن وأدوات الانقاذ فى المصانع لاقرارها .

والمفتشون المختصون بجسم السفينة ينتخبون من ضباط البحرية التجارية ، والمختصون بغلايات السفن من المهندسين البحريين .

علاقة المجلس البحري الأمريكي بالسفن الأجنبية

فى المياه الأمريكية

اعتراف أمريكا بالرايات البحرية الأجنبية

ترتبط حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ببقيــة الحكومات البحرية العالمية المهمة بمعاهدات بحرية على سبيل تبادل معــاملة سفنها وسفن الدول الأخرى فى المياه المحلية لكلتيهما . وبمقتضى هذه المعاهدات يفحص المفتشون البحريون الأمريكيون بواخر الركاب الأجنبيــة التى ترسو فى المياه الأمريكية لنقل الركاب من رعايا حكومة الولايات المتحدة الأمريكية بقصـــد التأكد من أن هذه البواخر تتفق حالتها مع مانص عليه قانون الدولة التى تحتمى بعلمها .

ولكى ترتبط حكومة أمريكا مع إحـــدى الدول البحرية التجارية المهمة بمعاهدة بحرية تجارية يجب أن تكون لائحة الدولة الراغبــة فى المحالفة التجارية البحرية متفقة مع لائحة المجلس البحرى الأمريكى بالتقريب وتشريعها البحرى فى مرتبة التشريع البحرى الأمريكى .

وهذا ليس معناه أنه لا بد من أن يكون قانون الدولة المحـــالفة هو نص قانون أمريكا ، بل لا بد أن يكون قانون الدولتين البحرى التجـــارى متماثلا فى المبادىء الأساسية البحرية لكى تعـــترف أمريكا بالراية الأجنبية البحرية التجارية .

ومما يجب ملاحظته أن المجلس البحرى الأمريكي لا يتعرض بحال لمراكب الدول الأخرى التجارية الراسية فى الميـــاه الأمريكية المعدة لنقل البضائع فقط ، بينما تفعل بعض الدول البحرية غير ذلك .

وأما مراكب الركاب التى ترسو فى الميـــاه الأمريكية بقصد نقل الركاب الأمريكيين ، ولا ترتبط دولتها مع الولايات المتحده بمعاهدة بحرية تجاريه لتبادل المعاملة ، فان المجلس البحرى يفحصها للتأكد من أن حالتها وصلاحيتها للملاحة تتفق مع ما يتطلبه التشريع البحرى التجارى الأمريكى .

الولايات المتحدة الأمريكية تكون لجنة خاصة

لدراسة التعليم البحرى التجارى وإعداد رجاله

أما اللجنة الخاصة التى أقر المؤتمر الأهلى الرابع للشئون البحريه التجاريه الأمريكيه تكوينها بقصد بحث التعليم البحرى التجارى فقد كانت فى أوائل عام ١٩٣١ وقد تكونت على الشكل الآتى :

جناب الأميرال كون (Admiral Cone) ، وجناب مستر (Mr. C. W. Sanders) ، وجناب القومندان البحرى العسكرى (Commander Ritter) ، وجناب القبطان « تومب » قومندان السفينة المدرسية بنيويورك ، وممثل جمعية أصحاب البواخر (H. B. Walker) ، وممثل جمعية الربانية الأمريكيين (Capt. Milken) وممثل جمعية بواخر البحيرات العظيمة (Mr. G. A. Marr) وممثل البورصة التجاريه البحريه لولاية نيويورك (Mr. J. W. Magie) وجمعية المهندسين البحريين (Mr. W. F. Yates) واتحاد البحرية الدولى (M. Robert Tuttla, and Capt. Libby) وشركة تكرير الغاز « نقل البترول » (Capt. Peterson) وجمعية أصحاب البواخر الأمريكيه بغرب أمريكا على المحيط الباسفيكى ، وقد مثل وكيل الربان (Chief Mate James Hanna) رجال البحرية التجارية الأمريكية .

الأنظمة التى عنيت اللجنة بدراستها

أما مهمة هذه اللجنة فكانت دراسة الأنظمة الآتية واختيار أصلحها لاعداد رجال بحريين يتولون قيادة البحرية التجارية الأمريكية فى البحار :

١ ـ نظام الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية .
٢ ـ أكاديمية خفر السواحل الأمريكية .
٣ ـ التعليم فى المراكب الشراعية .
٤ ـ « « « « ذات الماكينات المساعدة .

٥ - التحاق الطلبة الأمريكيين بالسفن الأمريكية التجارية كتلاميذ صناعة (Apprentices) .
٦ - التعليم كبحريين عاديين وعمال فى المراكب .
٧ - إنشاء أكاديمية للبحرية التجارية الأمريكية .

الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية

U. S. Naval Academy

الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية Annapolis من أكبر - إن لم تكن أكبر - جامعة عسكريه بحريه فى العالم .

وتمتاز هذه الجامعة العسكرية بتأهيل وإعداد ضباط بحريين يستطيعون أن يقوموا بأى عمل فني أو إدارى فى البحرية الأمريكية مهما كان نوعه . فقد يكون أحد الضباط قائداً لبارجة أمريكية اليوم وينقل غداً فى وظيفة كبير مهندسى بارجة أخرى ، أو مديراً لمحطة إشارات بحرية ، أو قومنداناً للمدفعية ، أومهندساً لبناء السفن الأمريكية ، أومحام مدنى وعسكرى ، وعدا ذلك فقد تراه مشتغلا بالأعمال الحرة بعد تخرجه من الجامعة مباشرة أو بعد مدة خدمة بسيطة .

ويرجع الفضل فى هذه المبزات أولا الى طريقة التعليم فى الجامعة وما يتطلبه الالتحاق بها من المؤهلات العلمية الراقية والتفوق فى امتحانات المسابقة العامة قبل القبول - ويشترط فى الراغب فى امتحان المسابقة أن يكون قد تخرج من المدارس الثانوية (البكالوريا) على الأقل .

وعدد طلاب هذه الجامعة هو ٦٠٠ طالب موزعين على الـ٤٨ مقاطعة التى تتكون منها دولة الولايات المتحدة الأمريكية بالنسبة لعدد السكان .

ويجب أن يكون الطالب فى سن لا تتجاوز الثانية والعشرين عاماً وأن يرشحه للجامعة إما عضو بجلس النواب أو عضو مجلس الشيوخ - ولرئيس الجمهورية عدد محدود يرشحه للتقدم لامتحان المسابقة أيضاً .

والتعليم فى هذه الجامعة مجاناً ، ويمنح الطالب ملابسه وأكله مجاناً أيضاً

ومبلغ ستين دولاراً شهرياً مصروفاً للجيب ، ويتعهـــد الطالب بان لا يدخن فى السنة الأولى وألا يطلب أجازات فى السنة الأولى أيضاً .

والعلوم الأساسية التى تدرس فى هذه الجامعة هي الفنون البحرية العسكرية ، والملاحة البحرية وسلك ، البحار والهندسة البحرية وهندسة بناء السفن ، واللاسلكى والتلغراف والاشـــارات ، والاقتصاد السياسى والجغرافيا البشرية والاقتصادية والجغرافيا التاريخية ، والرياضة العالية ، والقانون الدولى والقانون البحرى العسكرى ، وإدارة الأعمال والتربية البدنية .

وبعـد أربع سنوات يمنح النـــاجح دبلوم الجامعـة ورتبـــة ملازم بحرى عسكرى ويعـــين باحدى المراكب البحرية العسكرية الأمريكيـة فى غير المياه الأمريكية ، ويجوز له فى بحر هـــذه السنة أن يعتزل الخدمة إذا رغب فى الأعمال الحرة .

والغرض الأساسى من هذا النظام الجميـل إنما هو إعداد رجال يستخدمهم « العم سام » فى حمـاية مصالحه وأملاكه ، وإعداد تربية عاليـــة منظمة ، بحيث يستطيع الراغبون فى الأعمـال الحرة أن يجـــدوا فى أنفسهم الاستعداد العلمى والفنى لمزاولتها سواء بعد التخرج من الجامعة مباشرة أو بعد مدة طويلة كانت أو قصيرة .

والمسـألة التي واجهتها اللجنة هى هل يصح أن توصى المؤتمر الأهلى للشئون البحرية التجاريه الأمريكية بتكليف الحكومة باعداد ملاحين ومهندسين بحريين للبحرية التجارية الأمريكية من خريجي هذه الجامعة العسكرية ؟ وبعد بحث عميق تقرر صرف النظر عن هـذه الفكرة ، لأن وظيفة الملاح فى المراكب التجارية تختلف كل الاختلاف عن وظيفة الضابط العسكرى البحرى .

أولا لأن هذه الفـكرة ستعطل سير الأعمال فى البحرية التجارية ونظامها فان عاصفة من الخوف لا بد أن تهب على جميع رجال البحرية التجارية الحاليـين . فالبحرى التجارى يرى ميدان الترقى قد سد فى وجهه مهما حاول أن يرقى معارفه ومداركه الفنية لأنه مهما حاول لن يستطيع أن يكون فى صف خريج الجامعـه البحريه العسكريه من الناحية النظرية . والضباط والمهندسـين الحاليـين يخشون

التنافس المقبل . والربان ورئيس المهندسين سوف يعملون مع ضباط يعدون دخلاء على السفينة التجارية ، ومدير البحرية يكون فى مركز حرج لأن ضباطه ومهندسيه وربابنته فى اضطراب يحمله مسئولية خطيرة فى ميدان الشئون البحرية التجارية .

وعدا ذلك فان خريج الجامعة البحرية العسكرية إذا عين ضابطاً ثالثاً فى سفن تجارية فى أول عهده لمدة سنة يظل تنقصه معرفة السفن التجارية واجزائها والنظام الداخلى فى السفن التجارية اذا قارنته برجل عاش وعمل سنين وترقى فى أعمال السفن التجارية .

« خريجو الجامعة البحرية العسكرية لا يختارون البحرية التجارية وظيفة لهم »

ومعلوم أن الجامعة البحرية العسكرية الأمريكية تخرج سنويا ١٥٠ ضابطاً ، ومن بين هؤلاء عدد لايكاد يذكر قد يختار البحرية التجارية وظيفة له ، ذلك لأنه إذا لم يعين فى الأسطول البحرى الأمريكى فيمكن أن يقوم بعدد كبير من الأعمال خير له من البحرية التجارية ولا سيما وقد أعده نظام دراسته وتحصيله فى الجامعة الى هذا الاختيار .

وفضلا عن ذلك فليس هناك تشابه بين العمل اليومى فى السفن التجارية والسفن الحربية . وعلى سبيل المثل أذكر أنه إذا رغب ضابط فى البحريه العسكريه أن ينقل طلبة من مكان لآخر فكل ما عليه هو أن يصدر أمراً بنقلها وكفى . وأما زميله فى السفينة التجارية إذا عنَّ له مثل ذلك فعليه أن ينقلها بنفسه ويصح أن يساعده عامل بسيط يناوله العدد التى يستخدمها فى عملية النقل - وكذلك الضابط الثانى فى باخرة تجارية عند ما يربط مركبه فى الميناء عند رسوها فان عليه أن يعمل بيديه فى إدارة الونش والحبال وغيرها ويعاونه أربعة بحارة كل ما عليهم أن يتبعوه فى العمل .

وأنت تفهم أن هناك فرقاً بين إصدار الأمر بعمل شىء وبين عمل الشىء بنفسك فان الضابط فى الأسطول العسكرى محاط بسياج من النظام ، ويستند على سلطة العقاب ، ويصح أن تنقصه حكمة الزعيم الطبيعية . وأما رجال الأسطول التجارى فلا بد لهم من هذه الحكمة الطبيعية لكى يتدرجوا فى

سلك القيادة بنجاح، لأن القانون البحرى التجارى ينقصه سياج النظام العسكرى، وسلطة العقاب الحربى، ولا بد للضابط البحرى التجارى أيضاً أن يعرف كيف يعمل كل عمل يصدر أمره إلى رجاله بتأديته.

وفضلا عما تقدم فان الضابط فى البحرية التجارية إنما أعد عملياً للشئون التجارية ويتعذر على مثل هذا الضابط أن يدير المناورات العسكرية فى البحار، وأن يقدر مرمى قنابل بوارج العدو، كما يتعذر على الضابط العسكرى أن يشحن سفينة ويفرغها فى عدة موانى وأن يتعهد صيانتها وإدارتها كتاجر.

ولاختلاف المهنتين تماماً قررت اللجنة أن لا توصى على إعداد رجال الأسطول التجارى من خريجى الجامعة العسكرية.

اكاديمية خفر السواحل الامريكية

والغرض الأساسى من خدمة خفر السواحل إنما هو مطاردة المهربين، ولذلك فان أعمال خفر السواحل فى البحريه محدودة جداً وبسيطه جداً من ناحية الملاحه البحريه، لأن هذه الأعمال بطبيعتها لا تهىء للمشتغلين بها فرصة الخبرة البحريه، وتطبيق نظريات الفنون البحريه عملياً فى بحار العالم ومحيطاته، وذلك لأن كل سفريات خفر السواحل قصيرة جداً وبالقرب من الشواطىء، وهذا ما يدعو لأن تكون سفنها صغيرة الحجم ليتسنى لها أن تطارد المهربين فى الخلجان، ومداخل الأنهر الصغيره، والمياه القليلة العمق، بل لقد صح اختيار الدول البحرية على استخدام اللنشات السريعه فى هذه المهمه

وواضح مما تقدم أن رجال الأسطول العسكرى فى مستوى أرقى من مستوى رجال خفر السواحل من ناحية الملاحه البحريه، لأن الاساطيل البحريه لا تظل راسية فى موانى الدولة طول السنه أو تسافر على شواطئها فقط، بل عليها أن تقوم بمناورات ورحلات سنويه فى محيطات العالم وبحاره.

ورجال لا تتعدى خبرتهم فى الملاحة البحرية شواطىء بلادهم، وتنقصهم الدراية فى التجارة البحرية، لا يجوز أن يعتمد عليهم فى إعداد ملاحين للبحرية التجارية، ولا سيما وانه من المعلوم أن شركات التأمين البحرى فى

العالم ترفض التامين على أى باخــــرة تجارية تسافر فى البحار والمحيطات إذا عهد بقيادتها إلى أى قومندان بحرى تنحصر خبرته البحرية فى خفر السواحل ، مهما طالت مدة خدمته ، ومهما كانت رتبته فى بحرية خفر السواحل .

والرجال الذين لا تثق فى خبرتهم فى الملاحة البحـــرية شركات التأمين فى العالم ، لايجوز أن تقر هذه الشركات اعتبارهم أساتذة لرجال البحرية التجارية ، ولاسيما وأن الملاحه الساحليه جزء بسيط مما يفرض اتقانه عملياً على ملاحى المحيطات والبحار ، والمسلم به أن البحرية مهنة فنيه يرجع الحكم فيها إلى التجارب والخبرة التطبيقية ، والتعليم البحرى ليس مجرد تلقين معارف معينة ، وحشد نظريات فى رأس الطالب لاستذكارها كما يستذكر الأدب القـــديم ، واشعار الأقدمين ، والقرآن الكريم .

ولما كانت جميع مظاهر أكاديمية خفر السواحل بأمريكا تكاد تكون هى نفس مظاهر الأكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية ، قررت اللجنـــة اعتبار خريجى هاتين الجامعتين البحريتين فى مستوى واحـــد بالنسبة للبحرية التجارية .

التعليم البحرى فى السفن الشراعية

ليست هناك مناظرة إلا ولها وجهتان ، فالذين يحبذون التعليم البحرى فى السفن الشراعية يدعون بأن هذه المراكب هى المدارس التى خرّجت للبحريات التجارية فى العالم رجالا أشداء العزيمة تحمسوا للبحر والبحارة ، وتعصبوا للتجارة البحرية فى المحيطات ، ثم يدعون بأن التعليم فى السفينة الشراعية وحيد من نوعه من ناحية فن سلك البحار العملى .

ويقولون أن الرجل المتخرج من السفينة الشراعية يعد بحاراً عودته الأيام على تحمل المشـــاق والحياة الجافة ، ولذلك فهو يقدر السلطة والمسئولية اكثر من الشـــباب الذين وصلوا إلى مركز القيادة فى البحار بمجهود ذهنى لا يتحمل تضحيات وتمرنوا فى بواخر يعدها خريج السفينة الشراعية حياة ترف ونعيم .

ـ نعم ـ أن التعليم فى السفن الشراعية يســـهل على الضابط البحرى أعمالا

يدويه قد تمر به فى حياته المقبلة سواء أكان ذلك فى باخرة تحمل بضائع فقط ، أو باخرة معدة لنقـــل الركاب ، ثم هى تعده لطوارى، قد تمر به فى البحار ، ولكن هذا ليس معناه أن الرجل الذى تمرن طول حياته البحرية كتلميذ وضابط بحرى فى البواخر قد يعجز عن أن يقوم بالأعمال اليدوية أو مقابلة الطوارىء فى البحار ، بل يجوز أن يتفوق عليه فى هذا الميدان بحار السفينة الشراعية

ثم يقولون أيضاً أن الضابط الذى تعلم فى السفن الشراعية كثير الاعتماد على نفسه لما ألفه من تأدية أعمـال يدوية لاحد لها يوميا فى السفن الشراعية . وهم على ذلك يرون السفينة الشراعية مدرســـة عظيمة الشأن بالنسبة لأعداد ملاحين للبحرية التجارية

ومن ناحية أخرى فان المعارضين للسفن الشراعية كمدرسة لرجال البحرية التجارية اليوم يبنون مناظرتهم على منطق وحقيقة .

فانهم يقولون أن السفن المدرســـية أختيرت فى عالم الملاحة لتعد رجالا لقيادة السفن فى جميع أطوارها . فاشتركت الغرف التجارية وأصحاب المراكب وضامنو التأمين وكل من يهمهم أمر الصناعات البحرية فى أعداد رجال تؤهلهم معارفهم العلميـــه وتدريبهم البحرى لقيادة السفن التى يستخدمها العالم التجارى فى جميع العصور .

والسفينة التى يستخدمها العالم التجارى اليوم ليست مركب الماضى الشراعية بل هى الباخرة التجارية المجهزة بماكينات ومهمات حديثة . وهم يستشهدون بأن البحريات العسكرية فى العالم لا تدرب رجالها فى مراكب شراعية .

وقد أصبح تسلق شراع المراكب الشراعيـــة والزحف على الصوارى كل لحظة وقصص المراكب الشراعية حكايات عتيقـــة . نعم ان هذه الأعمال تمارين رياضية جميلة للطلبة والضباط ، ولكن المتخرج من السفن الشراعية إذا وضعته اليوم على باخرة تجارية حديثـــة يشعر بحراجة مركزه ونوع من الغرابة وجهل باجزاء السفينة التجارية ونظامها وأعمـــالها . فقد انقضى عهد المراكب الشراعية وليس هنـــاك ما يدعو اليوم لأن تصبر حتى تزول الرياح المعاكسة لتسير بسفينتك إلى وجهتها ، ثم لاداعى للانتظـــار حتى تمر بالقلاع

رياح فى أول الليل أو منتصفه أو نهايته ، وأن تظـــل البحارة يقظة فى انتظار الرياح المعتدلة ويجمعون وينشرون قلاعهم أو يرفعون ويخفضون صواريهم .

هذه حياة أصبحت بحمـــد الله من قصص الرواة ، قاسى فيها البحارة ما قاسوا ، ومنهم من سقط فى اليم فابتلعـــه على الأثر ، وظل زملاؤه يرمونه بأقبح الشتائم لظنهم أنه مختبىء فى ثنايا القلاع ، ويحزنون عليه بعـــد انقطاع أخباره عنهم نهائياً ، ثم منهم من فر من مركبه عنـــد وصولها إلى أى نوع من اليابسة ، ورضى بالهرب غنيمة !!!

فلمَ إذن قتل الوقت ؟! ثم لمَ لا تعد الرجال لنفس الأعمال والمسئوليات التى سيتولون إدارتها والاضطلاع بها فى حياتهم المقبلة ؟! .

وبناء على ما تقـدم من بحث ـ ومع علم اللجنة بأن بعض الدول الأوربيـة لا تزال تعد تمضيـة جزء من التجارب فى السفن الشراعيـــة ضرورة ، قررت اللجنة رفض فكرة التعليم فى السفن الشراعية المدرسية .

السفينة الشراعية المدرسية ذات الماكينات المساعدة

ولا ميزة لهذه السفينة على السفينة الشراعية غير أنها تـعـــد نوعاً بسيطاً من الخبرة للمهندس البحرى فى أعمـال الهندسة البحرية والكهرباء . لأن اجتماع الماكينات المحركة المســـاعدة مع القلاع فى السفينة لم يغير فى حالتها كثيراً لا من ناحية بنائها ولا من ناحية إدارتها .

ثم هى عـدا ذلك ليست السفينة الحديثـة التى يستخدمها عالم التجارة اليوم ، وعلى ذلك فالتعليم فيهـا لا يمكّن خريجها من إدارة سفينة اليوم بقدر ما تمكّن سفينة مدرسية حديثة جداً خريجها فى قيادة الباخرة التجارية الحديثة .

ولذلك رأت اللجنة أن تضع هـــذه السفن المدرسية فى مستوى زميلتها السفينة الشراعية .

الحاق الطلبة بصفة تلاميذ صناعة ببواخر شركات الملاحة

قضى قانون « Jones White Act » الذى أقره مجلس الأمة الأمريكية

عام ١٩٢٨ بأن تتولى الشركات الأمريكية التى تنتفع بتعهدات نقـــل البوستة الأمريكية تدريب شبان أمريكيين على أعمـال الملاحة والهندسة البحرية بالسفن وأن تلحقهم ببواخـــرها بصفة تلاميذ ضبـاط ، وأن يتمتعوا بجميع حقوق الضباط الأدبية فى السفينة (١) .

ومما يجب تسجيله للشركات الأمريكية البحرية أنها تعدت ما يتطلبه هـــذا القـانون ، وأظهرت عناية كبرى بالتعليم البحرى التجارى جـــديرة بالتقدير والاعتبار ، فانها ألحقت أضعاف العـدد الذى ينص عليـه القانون من الطلاب ، ثم أعدت لهم برنامجاً بديعاً لتعليمهم البحرى ، ومعظم هؤلاء الطلبـــة تخرجوا من السفن المدرسية الحكومية ، وبعضهم ابتدأ تعلمه البحرى فى بواخر الشركات مباشرة ، وعليه أن يمضى مدداً طويلة تنص عليها لائحة المجلس البحرى الأمريكى .

والمسألة التى تدعو للتساؤل إزاء هـــذا التعليم هى هل يمكن اعتبـار هذا النظام سياسة أهلية لاعـــداد رجال الاسطول التجارى الأمريكى ؟ وأنت تعلم أن خـــريج السفن المدرسية عليه تمضية مدة قصيرة لكى يعين ضابطاً ، والطالب الذى التحق دون سـابق تعليم بحرى عليه أن يمضى مدة طويلة ، والمهم فى أمره أنه التحق قبل أن يتعلم أى تعليم بحرى .

ولما كان هم السفن التجارية العراك التجارى والربح المادى ، يعتقد ضباطها ومهنـدسوها ، وهم المسئولون عن مبلغ نجاح هـذا الجهد التجارى قبل أى شىء آخر ، انها لا يمكن أن تعد سفناً مدرسية لرجال البحرية التجارية ، لأن ظروف ومسئوليات رجالها لا تمكنهم من العناية اللازمة بشباب فى حاجة قصوى إلى الرعاية والارشاد فى بدء حياته البحرية .

وعلى ذلك قررت اللجنة أن هذا النظام لا يمكن اعتباره النظام الكامل المنشود .

الالتحاق ضمن عمال المركب كصبى بحرى

أو عامل بالمراكب

لقد خرّج هـــذا النظام فى الماضى رجالا أكفاء غير ذكاؤهم وما كانوا

---

(١) اقرأ الجزء الرابع من هذه الرسالة «كيف تساعد الحكومات بحرياتها التجارية »

عليه من شجاعة ، ألوان خريطة العالم التجارية وغير التجارية . فالعـالم مدين لهؤلاء النوابغ القدماء بما اشتركوا فيه من نشر علم الملاحة وفن سلك البحار وبمبلغ مساهمتهم فى نشر المدنية العالميه .

ولكن العالم اليوم هو غيره بالأمس، فقد اختفت السفينه الشراعيه وارتقى علم الملاحة الحديث، وفن سلك البحار وأصبحت لكليهما قواعـد ونظريات علمية مبنية على البحوث والتجارب وبممارسة الأعمال فى السفينه يومياً ، وهذه كلها تدعو من يُعد نفسه للقيادة فى البحار اليوم أن ينتظم فى صف الملاحين العصريين .

فقد أصبح من واجب ملاح اليوم أن تتعدى معارفه الأعمـال اليدوية فى السفن ، ومعرفة خط سيرها وشحنها وتفريغها ، أو بمعنى آخر ، يجب أن يكون رجلاً متعلماً تعليما راقياً ، وتربى تربية فنيـة ، والمقصود من ذلك أن يعرف عداعلم الملاحة الحديثة وسلك البحار والهندسة والاقتصاد والتشريع والعلوم التجارية والاجتماعية إلى حد ما .

وطبيعي أن هـذا التعليم الراقى ليس مكانه حيث يسكن صبى البحرى مع البحرية « والعطشجية » وانت تعلم ان هؤلاء ينقصهم التعليم الابتدائى .

وقد كانت هـذه الطبقة من الملاحين عاراً شان مهنة الملاحة فى أمريكا وأخر مستوى الملاحين الأمريكيين حتى عهد قريب ، حيث نظر الأمريكيون إلى هذه الصناعة البحرية نظرة احتقـار يكفى أن تعلم عن مبلغها أنهم كانوا يضعون على أبواب أنديتهم ومجتمعـاتهم لوحة كتبوا عليها « ممنوع دخول الكلاب والبحارة » !!!

والسبب فى انحطاط المهنة إلى هـذا الحد يرجع إلى أن البحارة الأجانب كانوا يفرون من مراكبهم فى أمريكا وينتهزون فرصـة سهولة التجنس بالجنسية الأمريكية والحصول على اجازة ملاحين ، وفى ذلك الحين كان من النادر جداً أن يشتغل أبناء البلاد الأمريكيين بالملاحة البحرية التجارية .

وقد تمرنت تحت إشراف وإدارة شـاب أمريكى أكثر من سنتين فى مركبين أمريكتين فقد كان ضابطاً ثالثاً وكنت معه تلميذ ، وكان وكيل ربان وكنت معه ضابطاً مساعداً ، وقد حدثنى هـذا الزميل عن نفسه قال أنه لما

حصل على دبلوم المدارس الثانوية (البكالوريا) عام ١٩٢٠ عين فى السفينة المدرسيه الحكوميه التابعه لولاية ماسوتشوتس تلميذ ضابط بعد تأدية امتحان مسابقه . ولما علم أصدقاء عائلته عن رغبته هذه فى البحار ، بعثوا إلى والدته وأخوته برسائل يظهرون فيها نوعاً من التعزية والعطف عليهم بمناسبة أن ولدهم المحترم المثقف قد اختار حياة البحارة !!!

ومن هذا المثل تقدر مبلغ المجهود العظيم الذى قام به قادة الرأى فى الشئون البحرية التجارية فى أمريكا حتى نجحوا نجاحاً كاملا فى استمالة الشباب الأمريكى ، وترغيبهم فى الأعمال البحرية فى دولة غنية جداً بصناعاتها المحلية فى وقت قصير جداً . وترتب على ذلك النجاح الشعور بترقية مستوى ضباط البحرية التجارية الأمريكية والدعوة إلى وضع سياسة أهلية للتعليم البحرى التجارى ألفت من أجلها اللجنة موضوع حديثنا .

وقد يتساءل القارىء لماذا إذن لم تقرر اللجنة التوصية بالغاء طريقة منح شهادات بحرية للذين يلتحقون بالمراكب كعمال أو صبيان بحارة - أو بمعنى آخر . لمَ لا يزالون يمنحون شهادات لغير الذين التحقوا بالسفن كتلاميذ ضباط أو تخرجوا من السفن المدرسية ؟ .

والاجابة على ذلك هى أن المجلس البحرى الأمريكى وقوانين الملاحة الأمريكية بالاجمال تحرم أن يكون الضابط المسئول فى الباخرة غير أمريكى الجنسية وكذلك المهندس البحرى المسئول . ثم يجب أن تكون البحارة من الأمريكيين أيضاً بقدر الامكان بحيث لا يعين كبحار فى المركب الأمريكى أجنبي إلا فى حالة الضرورة القصوى .

وكل أمريكى له الحق فى التعليم الثانوى وفى الجامعه مجاناً ، ورجل هذا حظه فى الثقافه والعلم لا شك فى أنه يصلح لأن يكون ملاحاً حديثاً سواء تخرج من السفن المدرسيه أو من غيرها . وفضلا عن ذلك فقد ابتدأت السلطات البحرية التجارية تطالب الحاصلين على إجازات بحرية أن يكونوا حاصلين على التعليم الثانوى على الأقل قبل تمرنهم .

يجب ان يكون الملاح رجلا متعلما وبحارا عصريا

هذا هو ما وصلت إليه اللجنه حتى الآن فقد رأت وجوب كون الملاح والمهندس البحرى رجلا متعلماً وبحاراً عصرياً كما تدعو إلى ذلك حالة عالم الشئون البحرية التجارية اليوم . إذن وجب أن يكون تعليمه العام راقياً من أساسه وأن يتلقى العلوم والفنون البحريه فى سفن مدرسيه حديثه مجهزة بأحدث أدوات الملاحه والهندسه البحريه وآلاتها . وأن يعد هذا النظام من التعليم سياسه جديدة تتبعها الدولة ازاء البحريه التجاريه والتعليم .

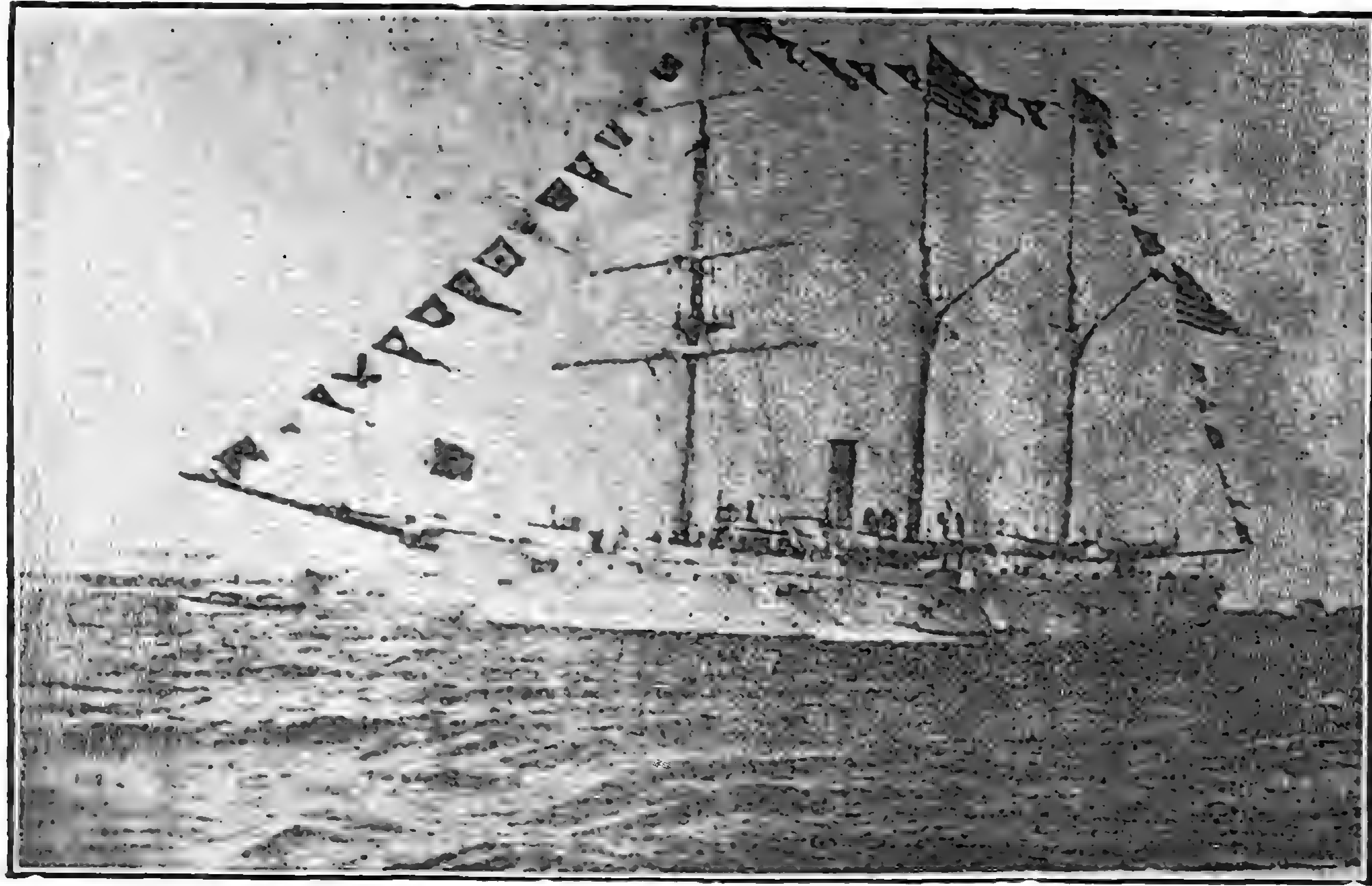
وللولايات المتحدة أربع سفن مدرسية واحدة فى ولاية نيويورك (انظر شكل ١٢) وأخرى فى بنسلفانيا وثالثة فى ماستشوتس والرابعة فى المحيط الباسفيكى تابعة لكاليفورنيا ، وكل منها تسير بالشراع وبقوة الماكينات المحركة وفيها من القلاع ما فيها .

ويجب أن يكون طالب الالتحاق بالسفينة المدرسيه من المقيمين بالولايه التابعه لها السفينه وأن يكون سنه بين ١٦ و ٢١ عاماً وقد أتم سنتين من تعليمه الثانوى بنجاح ويفضل حاملوا دبلوم القسم الثانوى وتتوفر فيهم الشروط الصحيه .

وبما أن عدد الطلاب يزيد دائماً على عدد المحال الخاليه بالمدرسه فتقام امتحانات مسابقه فى الولايه وتعد قائمة للناجحين ويعينون فى السفن بحسب ترتيبهم حتى تملأ الأمكنه الخاليه .

والقبول فى المدرسه على دفعتين فى أول أكتوبر وفى أول فبراير من كل عام ، ومدة الدراسه سنتان والعام الدراسى من أول أكتوبر إلى آخر مايو ، وفى هذه المدة تدرس الفنون البحرية النظرية والتطبيقيه ، ومن أول يونيه إلى ١٥ سبتمبر تسافر السفينه بطلابها الى إحدى الموانى الأجنبيه فى أوربا للتمرين العملى على الملاحه وسلك البحار والهندسه البحريه .

والمواد التى تدرس لاعداد ضباط بحريين (ضابط ثالث ، ضابط ثان ، وكيل ربان ، وربان) هى الملاحة وسلك البحار وشحن البضائع وبناء السفن



(شكل ١٢)

سفينة « ولاية نيويورك » المدرسية « نيوبورت »

New York State Training Ship "New Port"

وثبات المركب والحالة الصحية فى السفن وتسيير القوارب بالشراع والمقاذيف والاشارات جميعها والاعمال اليدوية البحرية على العموم .

وأما المواد التى تدرس لاعداد مهندسين بحريين فهى الماكينات البحرية على اختلاف أنواعها والكهرباء والماكينات المساعدة وأعمال الورش وصيانة الآلات والحالات الصحية فى المراكب .

ويسكن الطلبة فى السفينة ويأكلون ويدرسون فى مكان واحدكما هى الحال فى سفينة نيوبورت New Port . فالأسرة البحرية المصنوعة من القماش والحبال التى ينامون عليها فى الليل تخزن فى النهار وتوضع مكانها كراسى وطاولات تستعمل للأكل ساعة الأكل وللدراسة أثناء الدراسة .

وتحمل هذه السفينة مائة تلميذ ضابط ، وقد منحت ولاية نيويورك مدرستها هذه سفينة شراعية صغيرة حمولتها ١٦٠٠ طن لاستخدامها كغرف دراسية وورشة ومكان للتمرين على الأعمال اليدوية وتخزن فيها مهمات المركب .

وتكاليف هذه السفينة ١٠٠٫٠٠٠ ريال تدفع منها الولاية ٧٥٫٠٠٠ ريال وتمد وزارة البحرية العسكرية السفينة بكل مايلزمها سنوياً من التصليح والترميم ومبلغ ٣٥٫٠٠٠ ريال ، والسفينة منحة من الوزارة أيضاً . وبما أن الطلاب يبلغ عددهم ١٠٠ فيكون تكاليف الطالب سنوياً نحواً من ١٠٠٠ ريال ثم يتكلف الطالب نحواً من ١٦٠ ريالا سنويا نظير الملابس والكتب وغيرها ، والتعليم والسكن والأكل مجاناً .

وهنا عنّ للجنة أن تبحث فى هل يستمر نظام التعليم المدرسى هذا بعد توسيع نطاقه ـ وهو بحالته اليوم يمتاز كثيراً عن نظيره فى أى دولة بحرية من الدرجة الأولى ـ أو تستبدل هذه السفن المدرسية ، أوتتبع أكاديمية أهلية للبحرية التجارية الأمريكية .

الديمقراطية الأمريكية والتعليم البحرى التجارى

وقد اتخذ الشعب الأمريكى العظيم قول رئيسه الأسبق « لنكون » : « أن حكومة للشعب ينتخبها الشعب من الشعب لايمكن أن تضمحل وتتلاشى »

كقانون ديمقـــراطى تسير بمقتضاه السياسية الأمريكية ازاء المشروعات الأهلية وغيرها .

ففى دوائر الحكومة الأمريكية اخصائيون بحريون يعدهم العالم حجـــة فى شئون البحار ، ثم فى دوائر الحكومة الأمريكية اخصائيون فى شئون البحرية التجارية اشتركوا بسهم وافر فى شئون البحرية العالمية التجارية ، وترى هؤلاء وهؤلاء فى لجان الحكومة المختلفة ، والمؤتمر الأهلى للشئون البحرية التجارية يمثل ٢٠٠ حرفة وصنـاعة بحرية ، ومائة ثلاثة وعشرون مليون نسمة يسكنون الولايات المتحدة العظمى ، الجمهوريه الواسعة الأرجاء الواقعـــة كما نفهم على المحيطين الأطلسى والباسفيكى وتحـــدها المنطقة الحارة جنوباً وتنتهى أملا كها عند القطب الشمالى .

واللجنة الخاصة المكوّنة لدراسة التعليم البحرى التجارى قدفوض اليها بحث هذا الموضوع من الناحية الفنية ، وطلب اليها أن تقدم الاقتراحات التى تراها نافعة ومحققة لغرض المؤتمر .

فأنت ترى أن الحكومة الأمريكية وأخصائيها البحـــريين العسكريين والتجاريين لم يستأثروا بالبت فى هـــذا الموضوع ، وتتبعت اللجنة التقاليد الديمقراطية الامريكيه فقررت ألا ترفع رأيها بصفة نهائية الا بعد أخذ رأى هيئات بحرية تعلم أن لها لجان خاصة بالنقـــل والملاحة البحرية فوجهت اليها ١٧٠٠ استفتاء .

وهـــذه الاستفتاءات تلتها رسائل وخطب ومحاضرات وتساؤل فى جميع أركان الدولة مما أثار الحماس فى نفس الشعب . وبعض هـــذه الاستفتاءات كان مصحوباً بشرح وافٍ عن حالة التعليم قديماً وحديثاً ، وترك للقارىء ابداء رأيه غير مقيد بنظام ما .

ومع أن هذه الاستفتاءات انما هى احدى التقاليد الديموقراطية الامريكية التى تدعو الى ضرورة اشـــتراك الامة فى ترقية وتوسيع نطاق جميع شؤونها الحيويه وبحريتها التجارية ، الا أنها كانت عدا ذلك دعاية واسعة النطاق أثارت عواطف الشعب ووجهت فكره وأمانيه إلى البحر والبحارة .

غرفة نيويورك التجارية والتعليم البحرى التجارى

وكانت الغرفة التجارية بنيويورك من بين السلطات التجارية التى أتصلت بها اللجنة لأخذ رأيها فى موضوع التعليم البحرى التجارى .

وأنت تعلم أن نيويورك أعظم ممر للدخول فى الولايات المتحدة ، وهى أكبر ميناء فى الدولة وتصدر وتستورد أعظم كمية من التجارة الخارجية الأمريكية ، ولذلك فمن الطبيعى أن تكون غرفتها التجارية عظيمة الشأن ، ثم طبيعى أن تهتم هذه الغرفة التجارية بالبحرية التجارية والتعليم البحرى التجارى أيما اهتمام .

ومما يسجله التاريخ لهذه الغرفة ، عنايتها بالبحرية التجارية ، فقد نالت اعجاب وتقدير جميع الهيئات البحرية فى الدولة ، إذ يرجع اليها الفضل فى تأسيس المدرسة البحرية فى مدينة نيويورك عام ١٨٧٤ وسعيها الموفق فى الحصول على معاونة الحكومة فى ذلك الحين .

فلما وجه اليها الاستفتاء أجابت عليه بالاقتراحات الآتية :

١ ـ وجوب استبدال اسم مدرسة نيويورك البحرية باسم الأكاديمية البحرية التجارية بنيويورك لتحديد الغرض من انشائها بوضوح . (وهذا ماحدث فعلا) .

٢ ـ وجوب الحصول على باخرة تجارية مجهزة بأحدث الآلات والأدوات والمهمات ، لتدريب التلاميذ الضباط البحريين على أعمالهم فى المستقبل (وهذا ما أيده المستر روزفلت محافظ الولاية يومئذ ورئيس الجمهورية اليوم) وقد نفذ هذا الاقتراح فأمدت وزارة البحرية الولاية بالباخرة المدرسية المطلوبة U. S. S. Empire State .

٣ ـ اعداد «أساس برى» لغرف الدراسة ونوم التلاميذ وتجهيزه بمعامل التحليل والكهرباء واللاسلكى وتتوفر فيه وسائل الألعاب الرياضية . وأن يكون هذا الأساس قريباً من نيويورك لكى يتيسر للطلبة التدريب العملى على أعمال الشحن والتفريغ والهندسة والترميم فى أحواض مدينة نيويورك (وهذا قد نفذ أيضاً) .

البورصة البحرية والتعليم البحرى التجارى

تمتاز هذه البورصة على غيرها من السلطات التجارية بتكوينها للجنة مستديمة خاصة بشئون البواخر التجارية . وقد رفعت اللجنة اقتراحاتها الى مجلس الادارة وهذا أيده محبذاً انشاء أكاديمية للبحرية التجارية وتتضمن اجابتها على استفتاء اللجنة الآتى :

« حيث أن اللجنة الخاصة التى فوض اليها المؤتمر الأهلى الرابع للشئون البحرية التجارية الأمريكية دراسة مسألة التعليم البحرى التجارى قد وجهت الينا استفتاء فى هذا الشأن ، وحيث أن اعداد ضباط ومهندسين بحريين أمر حيوى جداً للبحرية التجارية الأمريكية ، واختيار الوسائل التى تحقق هذه الرغبة أمر مرغوب فيه جداً وضرورى للبحرية التجارية بقدر أهميته فى فى رخاء الأمة ويسرها .

يرى مجلس ادارة البورصة البحرية التجارية بمدينة نيويورك أن يوصى على اختيار سياسة أهلية ازاء التعليم البحرى التجارى . وقد قررت اللجنة الآتى :

١ - (أ) لا يزيد عمر الطلاب عن ٢٠ عاماً .

(ب) تأدية كشف طبى يقرر صلاحيتهم لأعمالهم .

(ح) يوضع للطلاب امتحان علمى ، قبل قبولهم بالسفن التجارية الأمريكية لمدة سنة ، لتقدير مبلغ تحصيلهم العلمى وامكان قيامهم بدراستهم البحرية فى السنة الأولى .

٢ - يلحقوا كتلاميذ ضباط بالسفن الامريكية التجارية للانتفاع بالمزايا التى نص عليها تعهد نقل البريد الامريكى عام ١٩٢٨

وبعد السنة التمرينية فى المراكب يمكن الحاقهم بالاكاديمية البحرية على شرط أن يكونوا قد نالوا رضاء رؤسائهم فى المراكب والشركات أو الشركة التى تمرنوا بها سنة أوليسة ، ثم يمضون فى الاكاديمية سنتين يتلقون فيها العلوم والفنون البحرية النظرية والتطبيقية ، ثم يطلب اليهم القيام برحلات بحرية الى موانى اجنبية قبل تخرجهم من الاكاديمية .

٣ ـ وأن يطلب منهم أن يمضوا سنة تمرينية اضافية على الأقل كمساعدين للضباط أو المهندسين قبل ان يسمح لهم بالدخول فى الامتحانات التي يعقدها المجلس البحرى الامريكى للحصول على الدرجة الثالثة البحرية (ضباط أو مهندسين) وبعدئذ يلحقون بقوة الاحتياطى البحرى الامريكى

٤ ـ وتميل البورصه البحرية التجارية الى تسمية الاكاديمية (بالاكاديمية البحرية التجارية الأهلية لا اكاديمية نيويورك) وترى ان تكون هذه الاكاديمية مستقلة عن السفن المدرسية والمدارس البحرية الاخرى ـ أو الجامعات البحرية ـ التابعة لحكومة الاتحاد الفدرالى (الولايات المتحده) التى تعد ضباطاً للخدمات البحرية العسكرية أو الحكوميه

٥ ـ ارسال صورة من هذا القرار الى الأميرال Admiral H. I. Cone من قواد البحرية الامريكية العسكرية ، رئيس اللجنة الخاصة بدرس وسائل التعليم البحرى التجارى ، وابلاغ ذلك الى كل من يهمهم الأمر من الامريكيين ،

النادى البحرى The Porpeller Club

وأعضاء هذا النادى هم صفوة الرجال المشتغلين بالشئون البحرية التجارية ، ومنهم اساتذة مدارس علم النقل والشئون البحرية التجارية الأمريكية بالجامعات الامريكية الكبرى وقد قرر هذا النادى الآتى :

وأما وهذه الجمعية يهمها جداً ترقية مستوى التعليم البحرى الامريكى التجارى للشبان الامريكيين واعدادهم للقيادة والمسئولية فى الاسطول التجارى الامريكى ، لذلك فهى تحث أولى الامر على مواصلة النظام البحرى الحالى مضافا اليه انشاء اكاديميات للبحرية التجارية تسمى كيفما تسمى ، اهليه ، أو باسم احدى الولايات (وهذا ما حدث فعلا) وأن تمدها الحكومة بكل وسائل التشجيع والتنشيط ولو دعا الحال الى بناء هذه الأكاديميات البحرية بناء خاصا يؤهلها لتأدية ما تصبو اليه من رغبة فى ترقية طبقة الضباط البحريين التجاريين الامريكيين ، وكذلك تمدها الولايات بكل ما تملك من معونة . ثم نرى انه من الخير ان لا يكون القبول فيها قاصرا على شباب الولاية التى تتبعها

الأكاديمية ، بل يجوز أن يُقبل فيها الراغبون فى التعليم البحرى الراقى فى الولايات المتحدة الامريكية من الأمريكيين من أى ولاية وتؤهلهم حالاتهم للقبول فيها ، كما هى الحال فى الجامعات الامريكية (وهذا ما اقترحته اللجنة) .

نتيجة الاستفتاء ـ الضباط

وكانت نتيجة ال ١٧٠٠ استفتاء الخاصة بالتعليم البحرى التجارى كالآتى (١)

٦٠ ٪ تؤيد انشاء اكاديمية اهلية للبحرية التجارية

٣٠ ٪ تؤيد التعليم بالالتحاق بالأعمال اليدوية بالمراكب

١٠ ٪ تؤيد التعليم فى الاكاديمية البحرية العسكريه

هذا وكانت بعض الاقتراحات تجمع بين فكرتين واكثر مما جعل ٩٥ ٪ من الاستفتاءات ترى أن ترقيه التعليم التجارى البحرى بوجه عام ضرورة لابد منها

وامكن اعتبار ٣٠ ٪ يؤيد التعليم بالالتحاق ببواخر الشركات التجاريه البحريه و ٣٠ ٪ ترى أن الشراع لاداعى له بالمرة . ونسبه قليلة رأت أن السفينة المدرسيه قد تجتمع بين الشراع والآلات على نحو النظام الحالى ، ولكن الاستفتاء أيد بالاجماع ضرورة ترقيه التعليم البحرى التجارى وجعل الرياضه الراقيه ، والقانون الدولى ، واللغه الاسبانيه ، ومبادىء العلوم الصحيه ، والاقتصاد البحرى والتجارة الخارجيه ، والانكليزيه والتحرير والتأمين وادارة النقل البحرى .

المهندسون

وقد أجمع الاستفتاء بالنسبة للمهندسين البحريين على ضرورة التمرن فى الورش الصناعية وأحواض بناء السفن ، والتوسع فى دراسة الكهرباء و ٩٠ ٪ من الاستفاءت اقترحوا أن يتعلم الفنين ، الملاحة والهندسة ، طالب واحد على نحو ما هو متبع فى البحرية العسكرية وأكاديمية خفر السواحل ، وأن تدرس الهندسة المدنية ، و ١٠ ٪ رغبوا فى أن يكون التدريس بواسطة مهندسين بحريين

---

(١) نشرته الغازيت التجارية البحرية بنيويورك فى ١٣ ديسمبر سنة ١٩٣١

الباخرة التجــارية المدرسية

احــدث نظام فى التعليم البحــرى التجارى

أكاديمية نيويورك البحرية

نرى مما تقــدم أن نتيجة البحث أدت إلى أن السفن الشراعية المدرسية وذوات الآلات المساعدة لاتصلح تماما للتعليم البحرى الحديث. والواقع أن ضباط البحرية العسكرية فى العالم وضباط بحرية خفر السواحل يتلقون دراستهم فى البر وفى البواخر. وهذا ما يجب اتباعه ازاء ضباط البحريه التجاريه، وإمكان اعداد باخرة تجاريه لتعليمهم الملاحه وسلك البحار والهندسه البحرية.

أما الأساس (Base) فيجب أن يتكون من غرف كبيرة للتدريس تسع ٢٠٠ طالب، وبناء للأعمال البحريه اليدويه وبناء للهندسه، وبناء للماكينات وبناء للقوارب، وميدان واسع للألعاب الرياضيه.

وأقر الاقتراح الخاص بقبول الطلاب من جميع الولايات ما دامت تتوفر فيهم شروط القبول وهذه هى نفس مؤهلات القبول بالجامعات العلميه والجامعة العسكرية البحرية.

ثم اقترح أن يدفع الطــالب من سكان نيويورك ٢٥٠ دولاراً فى السنه نظير مصاريف الأكل والسكن واما التعليم فمجانا. واما غير سكان نيويورك فيدفعون ٦٠٠ ريالا فى السنه لمصاريف الدراسه والأكل. وأن يشترك أهالى الولايات المتحدة فى هذا العمل الأهــلى بالهبات اسوة بالجامعات العلميه. وان تكون مدة الدراسه ثلاث سنوات، وتدرس الملاحه وسلك البحار لجميع الطلبه فى السنتين الأوليتين، وبعدئذ يتخصص الطالب اما فى المــلاحه واما فى الهندسه فى السنه الأخيرة

ثم اقترح الكابتن (Capt. James H. Tomb) مدير الأكاديميــة الآن وقومندان السفينة المدرسية يومئذ، أن تدرس الميكانيكا والطبيعة والرياضة العالية والتجارة الخارجية والاقتصاد البحرى.

ويستنتج مما تقدم أن اللجنة قد واجهها أمران هما أساس كل ما بنيت عليه قراراتها .

أولهما : انشاء « أساس » يتوفر فيه كل مامر بك من اقتراحات من مبانى للمعامل التحليلية وفيها نموذج للماكينات فى البواخر على اختلاف انواعها ، ونموذج لجسم السفينة وفيه كل بيانات أجزاء السفينة ـ وأمكنة شحن البضائع وتستيفها والفناطيس المستعملة لثبات السفينة فى حالات مختلفة ـ والبوصلة وأجزاؤها وتحليلها واصلاحها وضبطها ، والرياضية البدنية .. الخ .. الخ .

والثانى : هو الحصول على باخرة مدرسية لاتقل حمولتها عن نحو ٣٫٠٠٠ ثلاثة آلاف طن ، ويشترط فى هذه السفينة أن تكون من أحدث طراز ومجهزة بأحدث الأجهزة والأدوات والمهمات البحرية لتحمل ٢٠٠ طالب ، و ١٢ ضابط ، و ٨ صف ضابط وطاقم لايقل عن ٢٠ بحاراً وتقدر قيمتها بنحو ستماية الف ريال أو سبعماية وخمسون الف ريال (١٢٠٫٠٠٠ جنيه ـ ١٥٠٫٠٠٠ جنيه) وهذا النوع من البواخر موجود بين وحدات وزارة البحرية الأمريكية لنقل مهمات الجيش والبحرية الأمريكية .

وعلى ذلك أصدرت اللجنة قراراتها الآتيه ورفعتها للمؤتمر .

أولا ـــ انشاء أكاديمية نيويورك البحريه التجاريه .

ثانيا ـــ الحصول على أساس كمنحة من الحكومة مساحته لاتقل عن ٢٥ ـ ٣٠ فدان

ثالثا ـــ الحصول على باخرة مدرسية من أحدث طراز مجهزة بأحدث الجهازات البحرية من وزارة البحرية الأمريكية

رابعاً ـــ جعل مؤهلات القبول بهذه الجامعة البحرية التجارية مماثلا لشروط القبول بالاكاديمية البحرية العسكرية الأمريكية

خامساً ـــ استبقاء التسهيلات الحالية الممنوحة للملاحين والمهندسين البحريين التجاريين بشأن إمكان ترقيتهم تدريجياً .

باخرة الحكومة الأمريكية : U.S.S. Empire State
تقترضها أكاديمية نيويورك البحرية

وبعد أن رفع القرار السابق ذكره من اللجنة الخاصة التى يرأسها الأميرال « كون » إلى المؤتمر اعتمد كل قراراتها وإحالها إلى ولاية نيويورك لتنفيذها

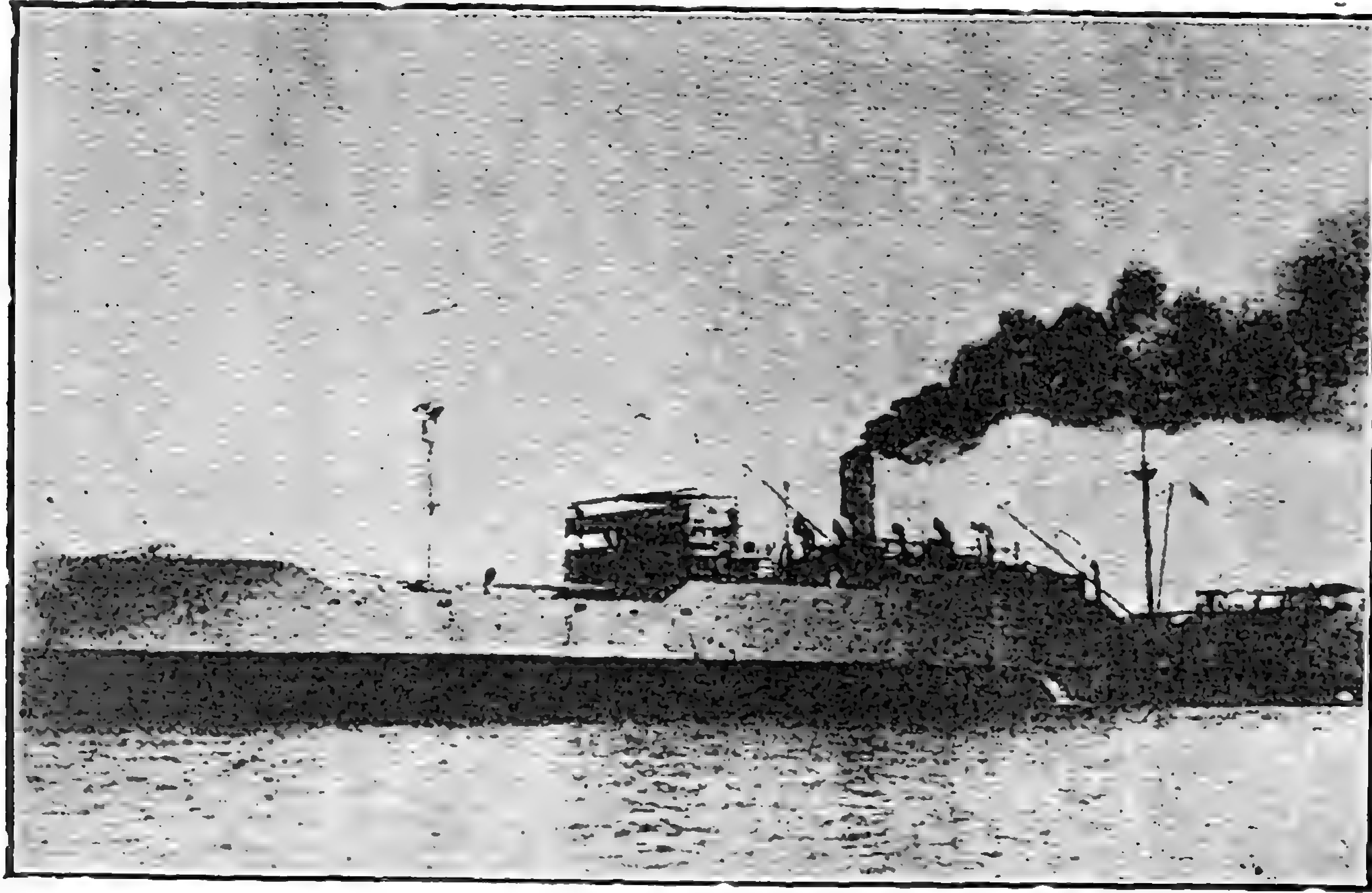
وفى ٢٥ مارس سنة ١٩٣١ كتب المستر روزفلت حاكم ولاية نيويورك يومئذ ورئيس الجمهورية اليوم إلى المستر Hon. Charles Francis Adam وزير البحرية الأمريكية يومئذ ، برغبة ولاية نيويورك فى ترقية مستوى التعليم البحرى التجارى على النحو الذى أقره المؤتمر الأهلى الرابع للشئون البحرية التجارية بمدينة واشنجتون ـ العاصمة

ويطلب إليه المحافظ أن تتفضل وزارة البحرية الامريكية باقراض الولاية ، الباخرة النقالة الحربية « Procyon » بكل مهماتها لتستخدمها الولاية فى أعمال اكاديمية نيويورك البحرية التجارية بدلا من السفينة المدرسية « New Port »

وفى يوم ٣ ابريل سنة ١٩٣١، بعد اسبوع فقط ، تسلم المحافظ (روزفلت) رد وزير البحرية يبلغه ، أن الوزارة مستعدة لاجابة مطلبه ، وأنها ترغب فى أن تسمى الولايه هذه الباخرة عند استئنافها مهمتها الجديدة « الولايه الامبراطوريه » The Empire State (شكل ١٣)

وهكذا تحققت الرغبة التى أجمع عليها الباحثون فى أحدث أساليب التعليم البحرى التجارى ، باقتراض الباخرة المدرسية « الولاية الامبراطوريه » وجعلها هى والأساس البحرى يكونان أكادبمية نيويورك البحرية التجاريه التى تعد بحق أرقى أكادبمية فى العالم من نوعها

وبذلك يتسنى للملاح الامريكى والمهندس البحرى الامريكى أن ينالا أكبر قسط من الثقافة والتعليم الفني فى أحدث باخرة تجارية مما ، يؤهلهما للقيام بأى عمل يسند اليهما فى ميدان التجارة البحريه من تسيير وقيادة السفن



(شكل ١٤)

الباخره التجاريه المدرسيه « الولايه الامبراطوريه » التى اقترضتها اكاديمية نيويورك البحريه التجاريه من وزارة البحريه الامريكيه .

U. S. S. Empire State, — NEW YORK Nautical Academy Trainingship

إلى إدارة أعمال النقل والمنافسه التجاريه الدوليه

ثم جعل القبول بالاكاديميه مجـــاناً لشباب نيويورك الذين تتوفر فيهم شروط الالتحاق ، ومنها البكالوريا على الأقل ، على أن يتعهدوا بشراء ملابسهم ومهماتهم . وأما غير سكان نيويورك فيكلفون بمصاريف مدرسية قيمتها ٧٥٠ دولاراً (١٥٠ جنيه) فى السنة نظـــير التعليم والأكل ، و ٩٠ دولاراً (١٨ جنيه) للملابس والكتب والمهمات

ومدة الدراسة سنتـــان يمنح الناجحون فى نهايتهما دبلوم الاكاديمية ، ويمضوا المدد التمرينية التي يطلبها مجلس الملاحــــة الامريكى لامتحانهم للحصول على الدرجات البحريه والترخيص لهم بمزاولة مهنتهم فى البحار

والباخرة المدرسية هذه كانت قبل أن تقرضها ولاية نيويورك باخـــرة أمـــير الأسطول Rear Admiral William D. Mac Dougall قائد مؤخرة الأسطول الأمريكى وقومندان الأساس العسكرى ، وكانت قبل ذلك تحت قيـــادة Rear Admiral W. W. Phelps قائد القسم الثـــالث البحرى العسكرى واستخدمها فى أعمال فرقته العسكرية

ويبلغ طول هـذه الباخرة ٤٠١ قدم وعرضها ٥٤ قدماً وعمقها ٢٤½ قدم وحمولتها ١١٥٠٠ طن وتسير بماكينة « تربابن » قوة ٢٥٠٠ حصان وسرعة ١١½ عقدة فى الساعه ، وتستخدم لاضاءتها آلات كهربائيـه قوة ٥٠ كيلوات - ١٢٠ فولت

وكان طاقمها كباخرة حربية ٢٧ ضابطاً و ١٩١ بحـــاراً ، وقد بنتها شركة بناء السفن الدولية بولاية بنسلفانيا ، وابتـدأت حيـــاتها كباخره تجارية فى مبدأ الأمر عام ١٩١٩ وكان اسمها S. S. Shaune من قطع مجلس الشؤون البحـرية التجارية Shipping Board ، وأخـــذتها وزارة البحـرية العسكريه فى ٨ نوفمبر سنة ١٩٢١ ، وابتدأت حياتها العسكريه فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٢١

وكانت حالتها على أحسن مايرام عنـــدما تسلمتها الاكاديميه البحـــريه بنيويورك يوم ٣١ مارس سنة ١٩٣١ لتعليم ضبـــاط البحرية التجاريه الامريكية .

من الذين اشتركوا من الامريكيين فى خلق الاكاديمية

البحريه التجارية وإنشاء الباخرة التجاريه المدرسية

يروق لى أن احدثك الآن عن الذين اشتركوا فى نهضة بحرية امريكا التجاريه الحديثة ، وخلقوا الاكاديمية البحرية التجاريه ، وانشأوا الباخرة التجاريه المدرسيه للتدريب البحرى العملى

وأول هؤلاء هو جناب الكابتن " Capt J. H. Tomb " من رجال الاسطول الامريكى العسكرى وقومندان السفينه المدرسيه التجارية يومئذ ومدير الاكاديمية البحرية التجارية اليوم ، والمستر « روزفلت » محافظ نيويورك يومئذ ورئيس الجمهوريه الحالى

والمعروف عن المستر روزفلت ، وقد كان وكيل وزارة البحريه الأسبق أنه كثير التحمس للشئون البحرية التجارية الامريكية بصفة عامه ، وتدريب الضباط البحريين على أحدث أنواع البواخر بصفة خاصه

ولم يكتف كل من الكابتن « تومب » والمستر روزفلت بأن تتولى وزارة المعارف الاشراف على الاكاديمية ، بل اقنعا الغرفة التجارية بضرورة اشتراكها الفعلى فى مسأله التعليم البحرى التجارى ، ثم سعيا لدى السلطات التشريعيه بقصد الحصول على معونتها ، وقد تحققت هذه المساعى كلها

أما وزارة البحريه العسكريه ، والدوائر التجاريه عامة ، والمشتغلون بالصناعات والشئون البحريه خاصه فى الامه كلها ، فقد تعاونت بقلوبها فى هذه الحركة الأهلية الموفقة التى أثمرت ونجحت بسرعة مدهشة ، وهيأت لشباب الأمة الأمريكيه لأول مرة فى تاريخ التعليم البحرى التجارى العالمي ، التعليم فى أحدث وأرقى أكاديميه من نوعها تديرها الآن ولاية نيويورك العظمى .

وخريجوا هذه الاكاديميه يلحقون بقوة الاسطول العسكرى الاحتياطيه لكى يلعبوا دورهم اثناء الحرب وأما فى زمن السلم فيساهمون بكل مافيهم من قوة ، فى نشر النفوذ التجارى الامريكى ورواج التجارة الخارجية الامريكية

الجزء الرابع



كيف تساعد حكومات العالم

بحرياتها التجارية



الجزء الرابع

كيف تساعد حكومات العالم

بحرياتها التجارية

تمهيد

لما كتبت هذا الجزء فى الأصل الانجليزى، توسعت فى اقتباس خلاصة نشرات وتقارير وزارة التجارة الأمريكية عن نتيجة دراستها لهذا الموضوع فى مختلف دول العالم البحرية المهمة، منذ عهد السفن البخارية إلى اليوم، وكذلك حماية الصناعات البحرية على العموم.

ثم اقتبست منها أيضاً دراستها لمساعدة الدول البحرية الثانوية لبحرياتها التجارية أيضاً، وكذلك ما عملته الدول الصغيرة فى هذا الميدان.

وهذه الدراسة مبنية على المستندات الرسمية، منها ما هو مشار إليه بميزانيات الدول، وسجلاتها البرلمانية والوزارية، وإحصائيات مصالحها المختصة، ومنها ما جاء بتقارير اللجان والجمعيات البحريه.

وبحث وزارة التجارة الأمريكية هذا، مبنى على نتيجة دراسة مندوبيها الذين أوفدتهم الى دول العالم لهذا الغرض، وعلى ما يصل إليها باستمرار من بحث الملحقين البحريين بسلكها السياسى، وتقارير غيرهم من رجالها فى السلكين السياسى والقنصلى فى هذا الصدد.

ولما رغبت فى ترجمة اقتباسى هذا الى اللغة العربية شعرت بضيق الوقت، وبحاجتى الى اخراج محاولتى فى أول فرصة ممكنة لعل الذين يهمهم أمر مصر والملاحة من مواطنى يرون فيها ما يرجونه من فائدة.

لذلك فضلت أن أترجم الى اللغة العربيسة خلاصة هذه الخلاصه فى الطبعة الأولى ، وسأنقل فى الطبعة الثانية الجزء بأكمله ان شاء الله .

التسميــة

أما حماية الحكومات لبحرياتها التجاريه وصناعاتها البحرية ، وفى مقدمتها بناء السفن فتقع تحت التسميات الآتيه :

(١) إعانات (Subsidies) وهذه عبارة عن مبالغ ثابته ومعينــه تدفعها الحكومه سنوياً فى نظير نقل البريد ، أو فى نظــير أى نوع من أنواع النقل ، أو الخدمات التى تتعاقد الحكومه والشركة بشأنها .

(٢) جوائز (Bounties) وهذه عبــارة من المبلغ او المبالغ التى تمنحها الحكومه الى صاحب الباخرة ، فى نظير استخدامها فى خط ملاحى معين ، او الى بانيها تشجيعاً له على بنــائها ، على شرط الا تستفيد الحكومه بأى خدمة معينة من احدهما .

(٣) التجارة الساحليه (Coastal Trade) أو (Coastwise Trade) أو (Intercoastal Trade) أو (Cabotage) والمقصود بها فيما يختص بمبدأ حماية الدول لبحرياتها التجاريه ، أن تقيد الحكومة التجارة المحليه بين موانى الدولة ، بحيث يكون نقلها وقفاً على سفن تحمل علم الدولة .

الولايات المتحدة الامريكية

أما المساعدات التى تقدمها امريكا لبحريتها التجاريه والصناعات البحريه فهى :

الاعانات المـلاحية

(١) تدفع الحكومه اعانات لمصانع بنـاء السفن ، فى نظير فرق تكاليف البناء الناجمة عن ارتفاع اجور العمال الامريكيين عن زملائهم الاوربيين ، ثم هى تفرض رسوماً جمركيه مقدارها ٥٠ ٪ من قيمـة التصليح أو الترميم الذى تقوم به السفينة فى ميناء أجنبية ، مالم تدعو الحاجة القصوى وسلامة المركب إلى ذلك ، وتحصل هذه الرسوم من صاحب السفينه .

(٢) بنت الحكومة أثناء الحـــرب العظمى اسطولا تجارياً باعته للشركات والأفراد الأمريكيين بعد الحرب بأثمان زهيدة وعلى أقساط سهله، وبحيث لايجوز لأجنبي أن يشتري هذه السفن لا بنفس الأثمان التي يشتريها بهـا الأمريكي، ولا على أقساطها السهلة جداً.

(٣) نظمت تجـــارتها البحرية بمقتضى قانون البحريه لعـــام ١٩١٦ « Shipping Act of 1916 » ذلك أن اللجنة البرلمانيه للبحريه التجاريه والمصايد، قد طلب اليها دراسة أساليب خطوط الملاحـــة الأمريكية والأجنبية على حد سواء، وعلاقتها ببعضها والسكك الحديديه، وما ترده شركات النقل البحري من النولون للتجار كمنحة في نظير ارتباطها معهم بأعمال النقل مددا معينة، وتأثير اتحاد الشركات البحريه في سوق النقل البحري على تجارة الولايات المتحدة الأمريكية، بقصد وضـــع تشريع يحمي تجارتها الخارجية

(٤) تقسيم تجارة الدولة الخارجية على خطوط تمدها الحكومه بكل أنواع المعونة والتشجيع بمرسوم الشؤون البحرية التجارية لعام ١٩٢٠.

(٥) تسهيلات الارصفه

(٦) اشتراك الحكومه في رأس مال التأمين البحري:

كان التأمين البحري على السفن والبضائع الأمريكيه موكـــول به إلى شركات التأمين البريطانيه حتى قبيل الحرب العظمى، وبعـــد بحث دقيق رؤى أنه صيانة لمصلحة التجارة الخارجية الأمريكيه ألا يعهد بهذا التأمين إلى الشركات الأجنبية، لأن ذلك مما يعوق نمو تجارة أمريكا

(٧) إعادة إنشاء إدارة السجل البحـــري الأمريكي التي أشرت إليها في الجزء الخاص بالتأمين البحري « American Bureau of Shipping »

(٨) وضع تشريع عام ١٩٢٨ البحري Merchant Marine Act 1928 وهذا فضلا عن كونه أيد أسباب المساعدات الآنفة الذكر، فقد أدخـــل عليها تعديلات واسعة النطاق لتشجيع البحرية الامريكيه منها

(أ) اعطاء سلفيات مقدماً للشركات الامريكية لبناء سفن تجاريه ممتازة

لنقل البريد والركاب ، على أن ترد هـــذه السلفيات على ٢٠ عاماً ، ويجوز مد هذه المدة ، وأما الأرباح (الفوائد) التى تدفع عنهـــا فهى فى منتهى البساطة والسهولة وخصوصاً فى السنوات العشرة الأول .

(ب) نقل الجـــانب الأعظم من البريد الامريكى على المراكب الامريكية ، وأما الجانب الذى ينقل من هـــذا البريد على المراكب الاجنبية ، فليكن على اعتبار أن تنقل المراكب الامريكيه نظيره من بريد الدول الأخرى وتنتفع بأجـــور نقله ، وترتب على ذلك أعادة نقل البريد والتجارة الامريكيه على الخطوط الامريكيه ، وقد تألفت لجنة للأشراف على عقود نقل البريد تجمع بين مدير عام البوسته ، ووزيرا لتجارة ، ووزير البحريه العسكريه ، ومدير عام الشؤون البحرية التجارية الامريكية ، وفوض إليها الاستعانة برأى من ترى من الاخصائيين لوضع العقود اللازمة والاشراف على تنفيذها .

وقد جاء فى مذكرة نشرت بشأن نظام نقل البريد الأمريكى ، أن الحكومة تنظر إليه من نواحى عدة ، منها إعانة شركات بناء السفن ، وأصحـــاب البواخر ، ورجال البحريه الأمريكيه التجارية وتوسيع نطاق التجارة الخارجيه الأمريكيه ، والانتفاع بتأثير هذا كله فى الأسواق المحليه .

الهبـــات الملاحيـــة

وقد تألفت لجنة برلمـانيه رأت أن هذه الهبات يجب أن توجه إلى تنشيط استخدام البواخر السريعه ، وقـــد أقر البرلمان اقتراحاتها فمنحت البواخر السريعه سنتاً واحداً عن كل ميل تقطعـــه ، ووضعت لذلك لائحه عن حمولة السفن والسرعة التى تؤهلها لهذه الهبة .

والمقصود من ذلك دعوة وتشجيع أصحـــاب السفن على تحسين بنائها ، واستخدام البواخر التى تستطيع الدولة أن تستفيد بسرعتها عنـــد الطوارىء ، فضلا عما لذلك من المزايا الاقتصاديه والمعنويه .

تفضيل السفن الأمريكية

القيود التى وضعت على التجارة الساحليه

ويرجع تاريخ اقتباس الولايات المتحدة لتفضيل سفن الدولة فى التجارة الساحلية بين الموانى الأمريكية ، ومنع السفن الأجنبية من منافستها فى نقلها ، إلى أول مارس عام ١٨١٧ . وقبل اقتباس هذا القانون من ناحيته الملاحيه ، كانت التجارة بين موانىء السواحل الأمريكيه ، وقفاً على السفن الأمريكيه ، بفضل ميزة تشبه الحمايه الجمركيه للمنتجات الأهليه اليوم .

ذلك أن قانون ٢٢ يوليه سنة ١٧٨٩ الذى أقره مجلس الأمة ، كان قد فرض ضريبة قدرها ٦ سنتات عن الطن من حمولة المركب المسجلة بمستنداتها ، هذا فيما يختص بالسفن التى كانت تبنى فى أمريكا ويستخدمها الأمريكيون ، وأما السفينه الأجنبيه التى كانت ترغب فى النقل بين سواحل الولايات المتحدة ، فكان عليها أن تدفع ضريبة قدرها ٥٠ سنت عن كل طن من حمولتها المسجلة بمستنداتها .

وكانت تحصل الضريبة من السفن الأمريكيه مرة فى كل عام ، وأما السفن الأجنبيه فكان لا بد لها من دفع هذه الضريبه فى كل ميناء أمريكيه تدخلها ، وفى كل مرة كرسم للميناء .

وفى عام ١٨٩٩ بعد انتصار أمريكا فى الحرب الأسبانيه الأمريكيه ، توسعت أمريكا فى تفسير مدى معنى التجارة الساحليه ، حتى اعتبرت جزائر « هوايا » وغيرها من مناطق أمريكا الجنوبيه ، جزءاً من السواحل الأمريكيه فيما يختص بالنقل ، وفى أول فبراير سنة ١٩٢٢ اعتبر النقل بين أمريكا « وجزائر الفلبين » نقلا ساحلياً أمريكياً أيضاً .

وقد أبدت انجلترا وجهة نظرها على تفسير معنى التجارة البحريه الساحليه والقيود التى وضعتها أمريكا على تجارتها الساحليه ، واستندت انجلترا على ما جاء برسالة « اوبنهيم » (Oppenheim's Treatise) فى القانون الدولى المجلد الأول بالصفحات من ٦٠٦ إلى ٦١٠ « مما لا داعى لترجمته الآن » .

وقد أيدت وجهة النظر هذه دولة اليابان فى مؤتمر جنيف الذى عقد تحت إشراف عصبة الأمم لبحث شئون المواصلات والترانسيت من ١٥ نوفمبر إلى ٩ ديسمبر سنة ١٩٢٣ ، ولكن ذلك لم يغير وجهة نظر الولايات المتحدة الأمريكيه ازاء حماية بحريتها التجاريه .

ضريبة الدخل وضريبة ارباح الحرب

وقد أعفى مرسوم البحريه التجاريه عام ١٩٢٠ أصحاب البواخر من ضريبة الدخل وضريبه أرباح الحرب بقصد تشجيعهم على بناء سفن جديده .

نقل البضائع المشحونة على مراكب امريكية باجور مخفضة فى السكك الحديدية بأمريكا

وقد اعيد النظر فى جميع اجور نقل البضائع الصادرة من الولايات المتحدة الى الخارج ، والواردة من الخارج الى الولايات المتحدة داخل حدود امريكا ، سواء كان هذا النقل بالأنهر او البحيرات او السكك الحديديه .

والمعلوم أن لصادرات امريكا اجورا مخصوصة ومخفضة فى النقل المحلى ، لأمكان تقويتها فى ميدان المنافسة التجارية الدولية . وقد رؤى ان تخفض نسبة مئوية اخرى فى نظير نقل الصادرات والواردات على مراكب امريكية .

وقد اعطى مرسوم الملاحة البحرية لعام ١٩٢٠ مندوب وزارة التجارة بالولايات ، سلطة هذا التخفيض ، على ان يبحث اولا فيما اذا كانت السفن الامريكية فيها نفس التسهيلات التى فى المراكب الأجنبية ، وإلا فيوقف تنفيذ هذا القرار ، ويستكمل اصلاح السفن التجارية الأمريكية من حيث عددها وعدتها ، وتوزيعها فى مختلف خطوط النقل العالمية .

وقد عنى بتوسيع نطاق البحرية التجارية لتنفيذ هذا المشروع على الوجه الأكمل .

مكوس الموانى والأحواض وغيرها

وهذه كلها تميز بين السفن الأهلية (الأمريكية) والسفن الاجنبية ، فتخفض رسومها للأولى وتحصلها كاملة على السفن الأخرى .

التعليم البحري التجارى الأمريكى

انظر الباب الثالث عن التعليم البحرى التجـــارى الأمريكى .

المـــــلاجىء البحرية

ومنها ما هو خاص بالاطفال ، ومنها ما هو خاص بالشيوخ الذين خدموا البحرية الأمريكية التجارية حتى الستين من عمرهم .

* * *

هذه كيفية مساعدة أمريكا لبحريتها التجارية عدا تحسين الموانى وحماية مرشدى السفن الأهليين بها وانشاء لجان ومجالس وجمعيات تعاونية فى كل ناحية من نواحى الدولة للعمل عــــلى الأخذ بيد الصناعات البحرية الأهليـــة .

الدول البحرية الرئيسية (١)

فرنســـا

وزارة البحرية التجارية الافرنسية

واحدث وأهم تغيير أدخلته فرنسا عـــلى بحريتها التجارية بقصد حمايتها ومساعدتها ، انما هو انشاء وزارة خاصة بالبحرية التجارية ، مهمتها تدبير شئون الأسطول التجـارى والمصايد والمـــوانى والصناعات البحرية الفرنسية على العموم ، منذ عام ١٩٢٩ حيث عين المسيو Mr. Louis Rollin وزيرا لها .

وقبل انشاء هذه الوزارة كانت البحرية التجارية الفرنسية من اختصاص وزارة التجارة حتى قرر مجلس النواب انشاءها .

اللجان الاستشاريه للبحريه التجارية

اما اجراءات البحرية التجارية وتصريف امورها فهى من اختصاص لجان مبدئيا تمثل جميع الأحزاب السياسية فى الدولة ومتمتعة بثقة الرأى العام ، وتعتبر توصيتها ازاء الاسطول التجارى والصناعات البحرية أمرواجب العمل به ، والى هذه اللجان الاستشارية يرجع كل الفضل فى توسيع نطاق بحرية فرنسا التجارية .

---

(١) حسب الترتيب الذى نشرته وزارة التجارة الامريكية

رجال البحرية التجارية الفرنسية لابد ان يكونوا فرنسيين

أما ضباط وربابنة المراكب التجارية فلا بد أن تكون جنسيتهم هى نفس جنسية السفينة فى كل البحريات التجارية العالمية ، وقد تجد بين عمال المراكب وبحارتها افراداً من غير جنسية السفينة فى بعض الاحيان وبنسبة قليلة جدا ، إلا فى السفن التجارية الفرنسية ، فانك لابد ترى كل بحارتها فرنسيين ، ثم أنك لا تجد فرنسياً يخدم سفينة غير فرنسية .

وتعزى هذه الحقيقة إلى نفوذ وتقاليد جمعية سجل البحرية الفرنسية التجارية . وعلاقة الحكومة الفرنسية المتينه بهذه الجمعية ، واتصال الحكومة بالبحرية التجارية عن طريق هذه الجمعية ، خلال مدة طويلة من الزمن ، مثل وحيد من نوعه فى كيفية ترقية البحريات التجارية ، والدفاع الوطنى وانشاء قوة بحرية احتياطية مدربة

ويرجع تاريخ تأسيس هذه الجمعية « Inscription Maritime » الفرنسية الى عام ١٦٦٣ حيث انشأها كلبير (Calbert) الذى يعزى اليـــه الفضل فى إصلاح السياسة المالية والتجارية والبحرية فى عهد لويس الرابع عشر .

وكان الغرض من انشاء هذه الجمعية اقتفاء أثر القوانين الملاحية الانجلىزية ، التى اجازت للمراكب التجارية البريطانية التسليح ، وجعلها مدرسة عملية لتدريب رجال للاسطول الحربى البريطانى بالتدريج .

وقد مرت بفرنسا التطورات السياسـية المختلفة ، وتغيرت فيها انظمة الحكم والحكومات الفرنسية ، ولـكن هـذه الجمعية لم تتحول عن مهمتها وتقاليدها التى وضعها « كلبير » مؤسسها

مكافآت الخدمات الشخصية الممتازة

وقد أبلغ المستر لويس هول (Mr. L. Hall) مندوب أمريكا التجارى بباريس ، وزارة التجارة الأمريكية ، ماقررته حكومة فرنسا فى ٩ فبراير سنة ١٩٣٠ من مكافأة الافراد الفرنسيين على الخدمات الممتازة التى يؤديها المشتغلون بالأسطول التجارى الفرنسى ، وعلى الجهد الذى يبذله الفرنسيون فى سبيل ترقية الاسطول

التجارى الفرنسى ، وتحسين الموانى الفرنسية ، وهذا التقدير والاعتراف الرسمى ، يكون من جانب الحكومة بأن يعين أو يرقى الذين يرغب فى مكافأتهم فى فرقة الشرف « The Legion of Honor »

وتنفيذاً لهذا القرار قد أعدت التعيينات والترقيات الآتية سنويا

٢٥٠ تعيين فى عضوية فرقة الشرف ومنح « Croix de Chevalier » وسام صليب الفارس

١٠٠ ترقية إلى مرتبة ضابط فى فرقة الشرف ومنح وسامها

١٠ ترقية إلى مرتبة قومندان فى فرقة الشرف ومنح وسامها

نقل البريد الفرنسى

وقد ذكر « Jaccotty » فى رسالته عن التشريع الخاص بالبريد الفرنسى فقال أن أول محاولة قامت بها فرنسا فى سبيل إنشاء خط بحرى منتظم فى المحيط الاطلسى ، إنما كانت عقب الثورة الأمريكية ، حيث أعدت سفناً للسفر بالبريد إلى الولايات المتحدة (١)

وأما النقل المنتظم للبريد فى البحر المتوسط فقدابتدىء قبل ذلك ، وقد ذكره « هنرى جروت « Henery Grout » - فى مبحثه عن البريد الفرنسى فى البحر المتوسط فى عهد لويس الرابع عشر عام ١٦٦١ (٢)

ولفرنسا خطوط بريد منظمة إلى جميع نواحى المعمورة ، تشجعها الحكومة وتمدها بالمعونة المادية التى لولاها يتعذر عليها مواصلة عملها

انتقال النقل البحرى من يد الحكومة إلى الشركات

يضيق المجال الآن عن ذكر أنواع المساعدات والقروض فى مختلف اشكالها التى قامت بها حكومة فرنسا قبل عام ١٨٣٥ ، وفى هذا العام - ١٨٣٥ - خصصت وزارة المالية الفرنسية مبلغ ٥٫٩٠٠٫٠٠٠ فرنك (نحواً من

(1) Jaccotty, Prof. Paul. Traite de Legslation et d'explotation Postales 1891

(2) Grout, Henry : Les Services Maritimes Postaux en France 1908

٢٢٨٫٠٠٠ جنيه) لتاسيس خط بريد منتظم بين فرنسا ومصر وبلدان البحر المتوسط ، وخصصت مبالغ أخرى لبقية الخطوط البحرية تتناسب مع اهميتها فى النقل والتجارة الخارجية ، وكانت الحكومة تدير معظم هذه الخطوط ، وتعين فيها ضباطاً بحريين من أسطولها الحربى .

وبعد تجارب وبحث رؤى أنه من الخير أن يعهد إلى الشركات الفرنسية والأفراد الفرنسيين بأدارة النقل التجارى البحرى وهو ماحدث .

شركة المساجيرى ماريتيم

وفى ٨ يوليه عام ١٨٥١ أنشئت شركة المساجيرى ماريتيم ، وعهد إليها بشؤون البريد والنقل البحرى فى البحر المتوسط ، وعلى رأسها المسيو « Mr M. Rostand » على أن تتولاها الحكومة بكل أنواع المعونة ، وعهد إليها أيضاً بنفس الخدمات بين فرنسا واستراليا والشرق الأقصى ونيوكالدونيا وشمال افريقيا .

فرنسا اقترضت لكى تؤسس منشئاتها فى البحرية التجارية

وقد استغل رأسمال امريكى فى هذه الشركة يبلغ ١٠٫٠٠٠٫٠٠٠ دولار بفائدة ٧ ٪ سنوياً ، وقد بيعت قراطيسه الماليه فى نيويورك عام ١٩٢٤ ، ثم اقترضت فرنسا أيضاً من هولاندا وكندا ، فاشترت هولاندا قراطيس بمبلغ ١٫٥٠٠٫٠٠٠ دولار ، واشترت كندا بنحو ٤٫٠٠٠٫٠٠٠ دولار ، واشترت امريكا مرة اخرى بنحو ٧٫٠٠٠٫٠٠٠ دولار ، فيكون نصيب أمريكا فى رأس مال هذه الشركة مبلغ ١٧٫٠٠٠٫٠٠٠ دولار ، لا يتعرض اصحابها لأدارة الشركة فى أعمالها .

وعند توزيع قراطيس العشرة ملايين دولار الأولى نشرت البنوك التى عرضتها بنيويورك الآتى :

« الغرض من توزيع هذه القراطيس ، إنما هو تنظيم وترقية خدمات شركة المساجيرى ماريتيم ، وهذه الخدمات تقدم بها الشركة تحت مراقبة

وإشراف الحكومه الافرنسيه ، على النحو الذى تقوم به الحكومة فى إدارة خدمات سكك حديد الحكومة الفرنسية ، فى نقل البريد والركاب والبضائع ، أو بمعنى آخر ، أن الحكومة الفرنسية تعد هذا النقل البحرى من المنافع العامة بقدر ماتعد إدارتها للسكك الحديدية الفرنسية ، ولذلك فحكومه فرنسا ضامنة لأرباح الشركة بقدر ماهى مسئولة عن قيمة هذه القراطيس وارباحها »

عقد شركة المساجيري ماريتيم مع الحكومة الفرنسية

وتعد الدوائر البحرية التجارية فى العالم هذا العقد نموذجاً طيباً فى ارتباط الحكومات بالنقل البحرى الدولى ، وهو نتيجة دراسات وإبحاث دامت سنة ، حللت خلالها وزارة فرنسا ولجان اخرى ، تطورات النقل وتأثير الحرب العالمية عليه ، وقد اقره المجلس الوطنى National Assembly فى ٢٨ يوليه سنة ١٩٢١ ومدته ٢٥ عاماً تنتهى فى ٣١ ديسمبر سنة ١٩٤٧ وأهم مايشتمل عليه الآتى :

(١) المعونه ، وهذه تبلغ ٢٥ و ٢٧ فرنك على كل ثلاثة أميال تقطعها السفينة وهى حاملة للبريد الفرنسى .

(٢) استرجاع رسوم المرور بقنال السويس

(٣) تشارك الحكومة الشركة فى الأرباح والخسائر « ٨٠ ٪ للحكومة و ٢٠ ٪ للشركة » .

(٤) بناء السفن التابعة للشركة يجب أن يكون فى فرنسا بعد ٥ سنوات من تاريخ العقد وبشروط ومواصفات فى بيان أعد لذلك .

(٥) إعداد هذه السفن من ناحية البناء والسرعة للدفاع الوطنى عند الطوارىء .

(٦) انتظام السفريات .

(٧) خدمات خاصة للحكومة .

* * *

وهناك خطوط وشركات أخرى للنقل تتمتع بما تتمتع به شركة المساجيرى ماريتيم ، وقد فضلت أن أتخذ هذه الشركة مثلا لأنها معروفة فى مصر .

مكافأة نقل البريد بالسفن التجارية

(غير السفن المخصصة للبريد)

والمكافآت التي تعطى للسفن التي تحمل بريداً ، وهي السفن التي لم تعد خصيصاً لنقل البريد ، ترتكز على ٧ قوانين ومراسيم ، أحدثها ديكريتو ٢٨ مارس سنة ١٩٢٨ .

جوائز بناء السفن والملاحة البحرية

وجوائز بناء السفن دعت اليها الحاجة بعد أن استولت ألمانيا على الالزاس واللورين بما فيهما من مناجم الحديد الغنية فى الوقت الذى أخذت فيه السفينة المعدنية فى الانتشار .

وقد تألفت لجان أهلية ولجان حكومية لبحث هذه الجوائز ، وبالتالى الأخذ بيد بناء السفينة المعدنية فى بلد ينقصه الحديد ، وكانت أهم هذه اللجان لجنة (M. Dupuy de Lome) عضو مجلس البرلمان الفرنسى التى وضعت قرارها فى ١٥ يوليه سنة ١٨٧٤ ، مقترحة تعديل التشريع التجارى الفرنسى ، ولجنة الميناء التى وقفت بين الآراء المتضاربة فى هذا الموضوع ، وقررت أن هذه الصناعة محتاجة إلى معونة سنوية تقدر بنحو ثمانية ملايين أو تسعة ملايين فرنك (نحواً من ٣٤٧٫٤٠٠ جنيه مصرى) بسعر الكامبيو فى ذلك الوقت .

اعضاء البرلمان الفرنسى والبحريه التجاريه الفرنسيه

وفى عام ١٨٧٥ اتفق ٢٥٣ عضواً من نواب الأمة وشيوخها (٨٥ شيخاً ، ١٦٨ نائباً) على أن يكونوا كتلة برلمانية من جميع الأحزاب ، وأخذوا على أنفسهم مهمة العناية الكاملة بالبحرية التجارية الفرنسية .

وبمجرد ابتداء الدورة البرلمانية فى عام ١٨٧٦ تقدمت اقتراحات مؤداها :

(١) ضرورة مساعدة الحكومة لبناء السفن الفرنسية ، بأن تدفع فرق التكاليف بين سفينة تبنى فى فرنسا ، وأخرى تبنى فى غير فرنسا .

(٢) معونة شركات الملاحة من ناحية تكاليف صيانة السفن وإدارتها ، وقد أقرها البرلمان ، وأحيلت على الشيوخ فأقروها بعد تعديل طفيف .

واليوم وقد أصبح أمر معونة فرنسا لمصانع بناء السفن من المسائل التاريخية ، إذ قد دفعت أول مكافأة مهمة عام ١٨٨١ ، وآخر مكافأة عام ١٩٢٠ ، قدرت فرنسا مبلغ مكافأتها خلال الأربعين سنة بـ ٠٠٠ر٥١١ر٢٤ فرنكا (نحواً من ٠٠٠ر٥٠٠ر٤٦ ريال أمريكى) ، (٠٠٠ر٣٠٠ر٩ جنيه مصرى) .

وأما مكافآت الملاحة البحرية فكانت كما أقرتها البرلمانات الفرنسية مع مكافآت بناء السفن فى جلسات ٢٩ يناير سنة ١٨٨١ ، ٣٠ يناير سنة ١٨٩٣ ، ٧ أبريل سنة ١٩٠٢ ، ١٨ أبريل سنة ١٩٠٦ ، و ٢٨ فبراير سنة ١٩١٢ ، وهى تتلخص فى أن السفينة التجارية كانت تمنح فى عام ١٨٨١ ١ ½ فرنكا عن كل طن صاف من حمولتها فى كل ١٠٠٠ ميل فى السنة الأولى ، وتخفض هذه المكافأة سنوياً ، هذا إذا كانت قد بنيت فى فرنسا ، واما إذا كانت قد بنيت فى الخارج فتمنح نصف هذه المكافأة .

وأما السفن التى تبنى فى فرنسا بتصميم تضعه لها البحرية الفرنسية فتمنح ١٥ ٪ زيادة عن المكافآت الأخرى .

ولا تغيب عنك حكمة هذا التشريع من نواحيه التجارية ، فان السفينة تحتاج فعلا إلى المعونة فى سنتها الأولى لكى تضارب فى السوق البحرى التجارى ، وكذلك من نواحيه الوطنية فان فى بناء السفينة فى الدولة رواجاً ملموساً للصناعات البحرية وأهلها ، ولا سيما إذا بنيت تحت إشراف وزارة البحرية العسكرية ، إذ يمكن استخدامها فى الدفاع الوطنى .

وعدا ذلك فكانت تدفع الحكومة فرق تكاليف صيانة السفينة الفرنسية وجهازها فى الموانى الفرنسية التى تزيد عن تكاليف صيانة السفن الأخرى فى الموانى الأجنبية .

والآن وقد عادت الالزاس واللورين إلى فرنسا ، وقد وضعت أقدامها بثبات فى البحار السبع ، فليست بحريتها فى حاجة إلى المكافآت الآنفة الذكر ، ولا سيما وقد أنشأت سبلا أخرى حديثة للمعونة ، كالقروض والسلفيات

البحرية التى اقتبست فى الأعوام ١٩٢٨ ، ١٩٢٩ ، ١٩٣١ .

إعانة بواخر نقل البترول والزيوت

وقد أنشئت فى ١٠ يناير سنة ١٩٢٥ إدارة مستقلة تسمى إدارة « الوقود السائلة » (Office des Combustibles Liquides) تمنح الحكومة عن طريقها إعانات للبواخر التى تنقل الوقود السائلة التى بنيت فى فرنسا ولا يزيد عمرها عن ١٥ عاماً ، وكذلك للبواخر زميلاتها الفرنسية التى بنيت فى الخارج ، ولا يزيد عمرها عن ١٥ عاماً أيضاً ، على أن تسجل هذه البواخر بسجل التأمين الفرنسى بعد مرور عام واحد من تاريخ إنشاء هذه الادارة .

وقد كان فى الأصل أن تمنح هذه الاعانة لمدة ١٠ أعوام ، ولكن البرلمان الفرنسى ، قرر مدها إلى ٢٠ عاماً .

ولما كان لا يوجد بفرنسا مناجم للزيوت غير الجزء الذى نالته بمقتضى معاهدة فرسايل من أقليم الالزاس ، فقد اعتبر من الأغراض الأساسية لانشاء هذه الادارة ، ضمان الحصول على كميات الزيوت التى تحتاجها الدولة فى زمنى السلم والحرب .

وقد وجه برنامج الحكومة إلى تحقيق الأغراض الآتية :

(١) تدبير مسألة الزيوت من انتاج فرنسا ومستعمراتها والممالك الأخرى .
(٢) ضمانة استيراد الزيت برأس مال فرنسى وعلى سفن فرنسية .
(٣) مراقبة تدبير توزيع الزيوت فى داخلية البلاد .
(٤) ضمان استيراد الكميات اللازمة فى زمن الحرب بوجه خاص .

إعانة بواخر الزيوت وإنشاء إدارة الوقود السائلة
لا تحمل الميزانية شيئاً

وإدارة الزيوت هذه تعول نفسها ، بحيث لا تكلف الميزانية العامة شيئاً ، ومبالغ الاعانة ونفقات الادارة تصرف من ضريبة العشرة فرنكات المقررة على كل طن من الزيت ، وضريبة الواحد والنصف فرنك التى تحصل

على الزيت الوسخ كرسوم الوارد .

وتصرف الاعانة إلى جميع بواخر نقل الزيت الفرنسية ما عـــدا التابع منهـا للعسكرية البحرية الفرنسية ، وعلى أن يكون النقـــل من المورد الأصلى للبضاعة إلى مينـاء فرنسية مباشرة ، وعلى أساس الكمية الاجماليـــة الواردة ، وحمولة السفن القائمة المستخدمة فى النقل .

فاذا نقصت الحمولة القائمة لسفن شركة ما عن ١٥٠٫٠٠٠ طن ، فان الاعانة تقل تبعاً لذلك بنسبة نقص الحمولة القائمة للشركة إلى الـ ١٥٠٫٠٠٠ طن .

وقد كان لهذه الادارة أثرها فى تقدم وتنميـــة الحمولة القائمة للسفن الفرنسية التى تنقل الزيت على النحو الآتى :

طن مترى
فى ســــنة ١٩٢٥ كانت الكمية المنقولة ٥٤٧ر٤٨٣ ومبلـــغ الاعانة
فرنك جنيه فرنك مليم
٧ر٧١٢ر٢٨٠ (٧٣ر٥٧٥) ، ومبلغ الاعانة عن الطن ١٤ = ٧ر١٣٣ .

طن مترى
وفى ســــنة ١٩٢٦ كانت الكمية المنقولة ٦٣٦ر٩٥٤ ومبلـغ الاعانة
فرنك جنيه فرنك مليم
٨ر٢٢٥ر٧٣٧ (٥٣ر٣٠٣) ، ومبلغ الاعانة عن الطن ١٣ = ٢٢ر٨٤ (١)

طن مترى
وفى ســــنة ١٩٢٧ كانت الكميـة المنقولة ٧٠٩ر٤٨٣ ومبلـغ الاعانة
فرنك جنيه فرنك مليم
٨ر٢٦٢ر١١٢ (٦٤ر٧٧٥) ، ومبلغ الاعانة عن الطن ١١٫٥ = ٢ ، ٩

القرض البحرى التجارى الفرنسى

وفى عام ١٩٢٨ قرر البرلمان الفرنسى اعتماد القرض البحرى الفرنسى ووضع لذلك قانوناً يشمـل كل وجوه التشجيع المـــادى للصناعات البحرية التجارية ، وفى عام ١٩٢٩ عدل هذا القانون لـكى يقـــابل تغيير الظروف التى حدثت بعد قانون عام ١٩٢٨ ، وفى عام ١٩٣٠ تقدمت لائحـــة هذا القرض

(١) بحساب سعر الكمبيو فى ذاك الوقت .

بعد تعديل طفيف إلى البرلمان فاقرها فى شكلها النهائى فى ٢٩ مارس سنة ١٩٣١

سلفيات مقدما للبحريه التجاربة

واقتداء بما قدمته أمريكا وانجلترا لبحرياتها التجارية من سلفيات مقدماً لأصحاب البواخر لكى يبنوا سفناً تعمل بانتظام فى نقل البريد، أو خدمات أخرى منتظمة، رأت فرنسا أن تنشىء مصرفاً خاصاً لهذا الغرض، وأخيراً استقر الرأى على مفاوضة مصرف (Crèdite Foncier de France) للقيام بهذه الخدمات للبحرية التجارية الفرنسية، بضمانة حكومة فرنسا، وتم هذا الاتفاق فى ٢٩ أغسطس سنة ١٩٢٨، وتقدم طلبات السلفيات من ذلك الحين إلى وزير البحرية التجاربة، وعليه أن يبت فيها خلال ٢٠ يوماً من تاريخ تقديمها، وعلى البنك إخطار الوزير بالنتيجة فى خلال خمسة أيام من تاريخ إحالتها عليه.

وفى حالة ما يكون صاحب الباخرة قد شرع فعلا فى بنائها، وقدم إقرار شركة التأمين البحرى (Bureau Veritas) باشرافها على البناء، فان القرض لا يتأخر إلى مدة الـ ٢٥ يوماً التى ينص عليها القانون.

وهذه السلفيات تقسط إما على خمس أو خمس عشرة أو عشرين سنة.

وقد قدم عضو الشيوخ (Sentor Mahieu) اقتراحاً بأن تتحمل الحكومة الجانب الأكبر من فوائد السلفة كتشجيع للبانى أيضاً وهو ما أقره البرلمان فعلا.

تفضيل السفن الفرنسية

وقد قضت قوانين الملاحة الفرنسية رقم ٢١ سبتمبر سنة ١٧٩٣، بأن لا تشتغل بنقل التجارة بين موانى فرنسا فى أوروبا سفن غير فرنسية مع بعض استثناءات بموجب معاهدات تبادل المنفعة، فقد أجيز لاسبانيا بمقتضى معاهدة ١٥ أغسطس سنة ١٧٦١، والتى تجددت فى عام

١٨٤١ ، وألغيت بمعاهدة ٨ ديسمبر سنة ١٨٧٧ ، أن تشتغل مراكبها فى النقل الساحلى الفرنسى .

وكان قد سمح لايطاليا بالاشتراك فى نقل التجارة الساحلية الفرنسية بالبحر المتوسط وعلى سواحل بلاد الجزائر بمقتضى معاهدة ١٣ يونيه سنة ١٨٦١ واتفاق ٣ نوفمبر سنة ١٨٨١ وانتهت هذه المعاهدة فى ١٦ يوليه سنة ١٨٨٦ .

وفى ٣٠ يناير سنة ١٨٩٣ صدر قانون بشأن التجارة الساحلية عمل به حتى ٧ ابريل سنة ١٩٠٢ حيث استصدر قانون آخر قسم الملاحة الساحلية إلى ثلاثة أقسام .

وقد أبلغ المندوب التجارى الامريكى بباريس « Trade Commissioner L. Hall » نص هذا التقسيم إلى وزارة التجارة الامريكية وفيه تعديل جديد لمصلحة فرنسا فى النقل الساحلى .

النقل بين فرنسا ومستعمراتها

والنقل البحرى بين فرنسا ومستعمراتها والمناطق المنتدبة بها والتى تحت حمايتها ليس وقفاً على السفن الفرنسية فيما عدا سواحل الجزائر وتونس ومراكش لأنها تقع تحت إدارة البحرية التجارية الفرنسية .

الاعفاء من رسوم الوارد

وبمقتضى قانون ١٠ اغسطس سنة ١٩٢٩ تعفى السفن الفرنسية المستوردة من الخارج من الرسوم الجمركية وكذلك مهماتها

على أن التشريع البحرى الفرنسى يحتم على أصحاب البواخر الفرنسية ألا يصلحوا سفنهم أو يرمموها إلا فى الأحواض الفرنسية ، على أنه يجوز فى حالة الضرورة القصوى الالتجاء إلى الأحواض الأجنبية ، ويقدم تقرير عن ذلك - شهادة الربان أو الضابط الذى يحل محله فى السفينة والقنصل الفرنسى وخبير بحرى يعتد به - وإلا فتكون السفينة خاضعة لغرامة جمركية .

الاعفاء من الضرائب المالية

وقد أعفى قانون أول مارس سنة ١٩٢٨ شركات بناء السفن من ضرائب الصفقات التجارية سواء كانت هذه الصفقات خاصه ببناء السفينة أو بإصلاحها

المـــانيا

مساعدة الحكومة لبناء السفن

أما حكومة المانيا فلم تحذ فى أول أمرها حـــذو حكومات العالم فى دفع مكافآت لبناء السفن، ولكنها عاونت وشجعت هـــذه الصناعة بطريق غير مباشر، يرجع له الفضل فى انتشارها فى مدة قصيرة من الزمن

ذلك أنها اشترطت على الراغبين من شركات الملاحة فى معونة الحكومة الألمانية، أن تكون سفنهم فى المستقبل مصنوعة فى ألمـــانيا ومن مواد المانية بقدر الأمكان، وأن يكون إصلاح المراكب وترميمها فى الأحواض الألمانية وترتب على ذلك.

(١) أن شركة اللويدز الشمالية الألمـــانيه تسلمت من الحكومة الألمـــانية إعانة فى نظـــير نقل البريد خلال عشرة سنوات من ١٨٨٥ - ١٨٩٤ مبلغ ٥٩ مليون مارك (٢٫٨٠٨٫٠٠٠ جنيه) ودفعت لشركات بناء السفن مبلغ ٦٠ مليون مارك (٢٫٨٥٦٫٠٠٠ جنيه)

وتكلف بناء أسطول هذه الشركة فى المدة ما بين ١٨٨٦ - ١٩١٤ نحواً من ٤٣٦٫٣٤٥٫٨٦٥ مارك منها ٨٨٪ وهو عبارة من ٣٨٥٫٥٨٨٫٠٦٥ مارك أعطى لشركات بناء السفن فى المانيا (١)

(٢) ثم اعفت الحكومة كل المواد اللازمة لبنـــاء السفن وترميمها وتجهيزها ولا يوجد مثلها فى المانيا من رســـوم الوارد، إلا التى تستعمل فى سفن النزهة.

(٣) تخفيض أجور نقل هذه المواد بالسكك الحـــديد الألمانية (لكى تبنى هذة السفن فى كل مكان يصلح لبناء السفن فى الدولة).

(٤) وقد انعشت الحكومة مصانع بناء السفن الألمانية وشدّت ازرها وقوّتها

(1) Seventy years of Nrorth German Lloyd 1857 - 1927 Page 57

بأن عهدت إليها ببناء قطع من الأسطول الحربى الالمانى ففى المدة من عام ١٩٠٠ - ١٩١١ إزدادت حمولة الاسطول الألمانى العسكرى من ١٥٢,٠٠٠ طن إلى ٨٢٩,٠٠٠ طن وارتفعت نفقات الأسطول فى عشر سنوات من نحو ٩,٥٠٠,٠٠٠ ج.م إلى ٢٢,٠٠٠,٠٠٠ ج.م ونصف هذه المبالغ كانت تكاليف لبناء السفن الحربية (١)

نقل البريد الألمانى

وسياسة المانيا إزاء بحريتها التجارية دعتها إلى استخدام نقل البريد فى تشجيع بحريتها كما مر بك ، وبمجرد أن أصدرت فرنسا أول قانون لمساعدة بحريتها التجارية فى ٢٩ يناير سنة ١٨٨١ رفع « بسمارك » تقريراً شاملاً إلى البرلمان الألمانى عنى به الريشتاغ الألمانى فى ٦ ابريل سنه ١٨٨١ (٢)

وقد حلل « بسمارك » مساعدات حكومات فرنسا وانجلترا وايطاليا والولايات المتحدة لبحرياتها التجارية واختتم هذا التحليل بالفقرتين الآتيتين :

« أما المانيا فلا تدفع فى الوقت الحاضر لشركاتها التى تعاونها فى نشر وترقية تجارتها الخارجية إلا نحوا من ٢٠٠,٠٠٠ مارك»

« لذلك واجب أن توجه عناية خطيرة فى بحث ما إذا كان من الممكن تحت تأثير الظروف التى جاءت بهذا التقرير ، أن تستطيع البحرية التجارية الألمانية ، أن تقوم بنصيبها فى رخاء الأمة ويسرها وهى محاطة بمنافسين تمدهم حكوماتهم بمساعدات مادية عامة »

وقد أقر البرلمان الألمانى مساعدة البحرية التجارية الألمانية على النحو الذى قرأته فى السطور السابقة .

قروض البحرية التجارية الألمانية

وفى عام ١٩٢١ طلب أصحاب البواخر إلى الحكومة الألمانية أن تمدهم

(1) Collier Price: Germany and the Germans Pages 122, 123

(2) A complete English translation appears in U. S. Consular reports No. 112, 115, January - April, 1890 Vol. 32 Pages 108 - 118.

بقرض يبلغ نحواً من ٣٧٫٠٠٠٫٠٠٠٫٠٠٠ مارك لكى يبنوا أسطولاً تجارياً بدلاً من الذى استولى عليه الحلفاء أو فقد أثناء الحرب العظمى .

وفى ٢١ مارس سنة ١٩٢١ أقر البرلمان الألمانى هـــذا الطلب ، وعهد إلى مصرف أصحاب البواخر بتدبير هـــذه القروض ، وبين عامى ١٩٢١ ، ١٩٢٢ كان فى أحواض بناء السفن الألمانيـــة ٤٣٧ مركباً حمولتها ١٫٨٠٤٫٠٠٠ طن فى طريق انجازها على قـــدم وساق ، وفى أوائل عام ١٩٢٥ منحت الحكومة أصحاب البواخر قرضاً جـــديداً يبلغ ٥٠ مليون مارك (٢٫٣٨٠٫٠٠٠ جنيه) لبناء مراكب أخرى بنفس الشروط والتسهيلات التى منحها المجلس البريطـانى لأصحاب البواخر ، وهو اعطاؤهم نحواً من ٥٠٪ من تكاليف بناء السفينة سلفة مقدماً وال ٥٠٪ الباقية يقوم بها صاحب الباخرة نقداً أو بالتقسيط باتفاقه مع شركة البناء ، والفائدة السنوية تبلغ ٤٪ من أول سنة بعـــد بناء السفينة ، وتزداد تدريجياً الى ٥٪ ، ٦٪ ، واستمرت الحكومة تمد بحريتها التجـــارية بالمساعدة المادية على النحو الآنف الذكر .

الأموال الامريكية فى البحرية التجارية الالمانية

قرض لشركة اللويدز الشمالية الألمانية : وهـــذا يبلغ ٢٠٫٠٠٠٫٠٠٠ دولار (٤٫٠٠٠٫٠٠٠ جنيه) ابتداء من عام ١٩٢٩ بربح سنوى قـــدره ٦٪ لمدة ٣٠ سنة .

قرض خط ملاحة هامبورج أمريكان : وهذا يبلغ ٦٫٥٠٠٫٠٠٠ دولار (١٫٣٠٠٫٠٠٠ جنيه) لمدة ١٢ سنة ابتداء من عام سنة ١٩٢٥ بربح ٦٫٥٪ .

قرض خط هاسنا : ويبلغ ٥٫٠٠٠٫٠٠٠ دولار (١٫٠٠٠٫٠٠٠) لمدة ١٠ سنوات ابتداء من ١٩٢٩ بربح ٦٪

التجـــارة الساحلية الالمانيـــة

وهذه وقف على السفن الألمانية وحدها بحيث اذا خالف ربان سفينة أجنبية ذلك فانه يدفع غرامة تقـــدر بمبلغ ٣٫٠٠٠ مارك وتعرض السفينة

لغرامة أخرى وتصادر البضائع المنقولة .

على أنه يجوز أن تعمل المراكب الأجنبية فى هذا النقل الساحلى بمقتضى معاهدة بين دولتها ودولة المانيا ـ مبنية على أساس تبادل المعاملة فى مياه الدولتين .

الاعفاء من رسوم الوارد

واذا دعت الحالة الى بناء سفينة فى غير المانيا أو شراء سفينة للعمل فى الملاحة الداخلية الألمانية من الخارج فهذه السفن تعفى من الرسوم الجمركية بشرط ألا تستخدم فى النزهة .

سكك حديد المانيا والبحرية التجارية الالمانية

ويقدر الباحثون فى شئون البحرية التجارية الألمانية النصيب الوافر الذى اشتركت به السكك الحديد الألمانية فى معونة البحرية التجارية الألمانية وشد أزرها فى ميدان المنافسة التجارية الدولية ، ولاسيما وأن موانى المانيا محاطة بموانى أخرى عظيمة الشأن ، ويهم المانيا أن تغرى التجارة الدولية على دخول وسط أوروبا الشمالى عن طريق المانيا .

ولذلك فقد كانت سياستها فى هذا الشأن تنحصر فى النقط الآتية :

(١) تخفيض اجور النقل بالسكك الحديد .

(٢) تأدية خدمات اضافية ، مثل التوزيع والاستلام والشحن فى الموانى بدون حاجة إلى وجود صاحب البضاعة أو وكيله ، وتتبع الشحن والعناية بالبضائع كما لو كان صاحبها يباشرها تماماً فتوفر عليه الوقت والنفقات .

وفى عام ١٩٢٨ اتبعت هذه السياسة من جديد بعد أن قضت ظروف الحروب ومعاهدة فرساى وذيولها بمحاربة التجارة البحرية الألمانية وتخلصت منها المانيا إلى حد ما ، وبلغ تخفيض أجور النقل بالسكك الحديدية على البضائع الواردة والصادرة على مراكب المانية بنسبة تتراوح بين ١١٪ ، ٥٠٪ وأما فى الموانى الداخلية القريبة من فرنسا وبلجيكا فقد بلغ التخفيض فيها ٧٠٪ .

بريطانيا العظمى

ضمانة الحكومة لقروض بناء السفن

وعدا معونة حكومة بريطانيا العظمى لبحريتها التجارية فى شكل تعهدات نقل البريد ، فانها وحكومة شمال ايرلندا عملتا بمشروع التسهيلات التجارية من عام ١٩٢٢ — ١٩٢٦ لضمانة قروض بناء السفن ، بقصد انعاش الصناعات المحلية وإيجاد عمل للعاطلين ، وكانت أول ضمانة مقدارها ١٣٧ر٨٨٨ر٣٤ جنيه لأصحاب البواخر المشتغلة بالتجارة الخارجية وشركات بناء السفن ، وكان الربح بسيطا وهو عبارة عن ٥ ٪

تنشيط التعليم البحرى فى انجلترا

وكان الغرض من قوانين احتكار نقل التجارة البحرية البريطانية قديما عند الانجليز يرمى إلى تحقيق مطمع سياسى غايته أن تجعل البحرية التجارية مدرسة لتدريب رجال الأسطول الحربى ، ومطمع آخر اقتصادى وعسكرى فكانت المراكب التجارية فى القرن السابع عشر مسلحة وعلى استعداد للاعمال الحربية عند اللزوم . ولما استخدمت المراكب البخارية التجارية كان من أهم واجباتها اعداد مهندسين بحريين للأسطول البريطانى

وبذلك استطاعت الدولة أن تعلم رجالها الفنون البحرية العملية وتعدهم للدفاع عنها وتوسيع نفوذها دون أن تكلف خزينتها مصاريف

اعانة البحرية البريطانية التجارية

نقل البريد البريطانى

ونقل البريد البريطانى هو ابرز أنواع الاعانات التى تمد بها حكومة انجلترا بحرياتها التجارية وهذا النقل يكلف الدولة مصاريف عظيمة جداً وبالتالى تمد الدولة بحريتها التجارية بهذه المبالغ العظيمة لتنشيطها فى ميدان المنافسة الدولية التجارية .

جملة ما تدفعه انجلترا اعانة سنوية لبحريتها التجارية (نقل البريد)

ويلاحظ ان الاعانة التى تدفعها حكومة انجلتر لبحريتها التجارية فى شكل اجور نقل البريد تتغير ارقامها بين سنة واخرى ، وهذا التغيير ناتج عن اسباب سياسية واقتصادية وتجارية تبرره .

فمثلا كانت تدفع سنويا لبواخرها خط شيلى ٣٤٫٥٠٠ جنيه حتى عام ١٩١٦ وبعدئذ انقطعت هذه الاعانة ، وكانت تدفع ايضا اعانة قدرها ٦٦٫٤٥٠ جنيه لبواخرها فى خط جزائر الهند الغربية قبل الحرب واليوم تدفع لها ١٣٫٥٠٠ جنيه فقط .

لذلك فالمبالغ الآتية عن عام ١٩٣٠ - ١٩٣١ المأخوذة من ميزانية بريطانيا العظمى من اعانتها لنقل البريد قابلة للزيادة والنقص فى السنوات المقبلة ويجوز توزيعها بطريقة غير التي اتبعت عام ١٩٣٠ - ١٩٣١ ، وعليه فهذا المبلغ يجوز اعتباره رقما قياسيا لمعونة الحكومة السنوية للبحرية التجارية البريطانية فى نظير نقل البريد .

عام ١٩٣٠ - ١٩٣١

البيــان	مبلغ الاعانة
	جنيه
جملة الاعانة لخطوط انجلترا - امريكا	٢٤٣٫٥٠٠
اجمالى الاعانة لخطوط انجلترا - افريقيا	٥٠٫٠٠٠
« « « انجلترا - اوروبا	٩٦٫٠٠٠
« « « انجلترا - اسيا - استراليا	٣٦٧٫٠٠٠
جملة الاعانات السنوية	٧٥٦٫٥٠٠

(القرض البحرى البريطانى)

وفى عام ١٩٢١ اعتمد قانون التسهيلات التجارية وضمانة الحكومة للقروض البحرية فى المملكة المتحدة وشمال ايرلندا بقصد أن تخلق هذه التسهيلات

والمعونة أعمالا جديدة للعاطلين البريطانيين ورجال بنـــاء السفن منهم بوجه خاص . وقد تجدد هذا القانون غير مرة (١٩٢٣ ، ١٩٢٤ ، ١٩٢٥ ، ١٩٢٦)

وقد بلغت قيمة القروض ٨٥٫٧٠٧٫٠٠٠ جنيه كان نصيب بناء السفن منها ٣٤٫٨٨٨٫٠٠٠ جنيه من بينها مبلغ ٢٫٧٢٣٫٠٠٠ جنيه ضمنته حكومة انجلترا لبناء سفن أجنبية (إيطاليا وفرنسا والبرازيل والنرويج)

ومدد هـــذه السلفيات التى كانت معظمها تعطى مقدماً لبناء سفن تختلف مابين خمس سنوات وعشرين سنة بفائدة سنوية قدرها حوالى ٥ ٪

قرض ايرلنـــدا البحرى

وقد حزت ايرلندا الشمالية حذو المملكة المتحـــدة وكان مبلغ قرضها ١١٫٤٣٣٫٠٠٠ جنيه لنفس الأغراض التى دعت انجلترا لاعطاء السلفيات البحرية

ضمانة التـــأمين البحرى

وبمناسبة بناء سفينتين عظيمتين لشركة « كنارد البحرية » وضمان الحكومة البريطانية التأمين عليهمـــا أرسل المندوب الامريكى التجارى بلنـــدره « Mr. Rogert R. Townsend » إلى وزارة التجارة الأمريكية تقريراً جاء فيه ما يأتى :—

بمناسبة بناء باخرتين عظيمتين لشركة « كنارد » البحرية ولان قيمة هاتين السفينتين غير عادية ، قرر البرلمان البريطانى أن يعهد إلى مجلس التجارة البريطانية التأمين على هاتين السفينتين من حيث بنائهمـــا والاغراض البحرية الأخرى التى يكفلها التأمين البحرى . وقيمة إحدى السفينتين ٤٫٥٠٠٫٠٠٠ جنيه والثانيه ٤٫٠٠٠٫٠٠٠ جنيه وشركات التأمين البحرى البريطانيه لاتستطيع المضاربة فى هذه الصفقه كلهـا .

التجـــاره الساحليـــة البريطـــانية

أما انجلترا فليست متعصبة مطلقا لتجارتها الســـاحلية البحرية ، فهى ترحب بالسفن الاجنبية لتعمل فى تجارتها الســـاحلية وتشارك السفن البريطانية أو تضاربها فى ميدان التنافس البحرى بالمياه البريطانية، فقط تطالب هذه السفن

الأجنبية باتباع الشروط الآتية البسيطة !!؟

أولا ـ الا تكون هذه السفن من الطبقة التى تستولى على معونة من حكومتها (ومعنى هـــذا أن هذه السفن أما بطيئة السرعة او قديمة البناء ولا تستطيع بطبيعة حالتها أن تنافس السفن البريطانية فى هذا النقل الساحلى)

ثانيا ـ أما إذا كانت هذه السفن الأجنبية تستولى على إعانة من حكومتها فان عليها أن تتنازل عن هذه الاعانة لحكومة انجلترا ، وأن تكون خاضعة للنظـام البحرى البريطانى فى الموانى البريطانية وهذا معناه أن تكون السفينة بريطانية إلى حد كبير)

ثالثا ـ وأن تتمتع سفن انجلترا بميزة النقل الساحلى فى مملكة هذه السفينة .

وأنت ترى فى هـــذه الشروط أن انجلترا قد أوقفت النقل الســـاحلى على المراكب البريطانية فى الموانى الانجليزية فى مرونة سياسية .

رسوم الموانى وعوائد الرصيف

وبعد الحرب العظمى ساعـــدت الحكومة البريطانية السفن البريطانية الساحلية لتعود إلى سيرتها الأولى ، وهذه السفن كانت تنافسها السكك الحديدية البريطانية منافسة قوية دعت الحكدمة إلى الأخذ بيدها .

وأول ما اتجه إليه النظر إنما كان تخفيض رسوم الموانىء وعـــوايد الرصيف إلى نحو من ٥٠ ٪ من رسوم الميناء ونحوا من ٧ ٪ الى ١١ ٪ من عوايد الرصيف .

ايطاليـــا

يرتكز نظام معونة ايطاليا لبحريتها التجـــارية والصناعات البحرية على استيعاب مقرر إزاء علاقة الحكومه برعاياها .

ولذلك يعتبر هذا الاستيعاب مثلا طيباً عن معونة الحكومه لبحريتها التجاريه ، ذلك أن النظام الموسولينى يؤكد مبدأين :

أولها ـ وجوب أن تتعهد الحكومة من جانبها تدبير وسائل النقل البحرى لمواطنيها .

وثانيهما ـ سلطة الحكومة فى أن تفرض على مواطنيها أن يتركوا لها هذا التدبير .

وزارة المواصلات الايطالية

مدير عام البحرية التجـــارية الايطالية

ومع أن خطوط وشركات الملاحـــة الايطالية لاتملكها الحكومة إلا أن البحريه الايطاليه التجارية موكولة إلى مدير عام بوزارة المواصلات .

ومهمة هذا المدير العام الاشراف التام على هذه البحرية ، وتعهد شؤونها على اختلاف انواعها ، وباعتبار أن السكك الحديدية الايطالية ملك للحكومة ، فتعد وزارة المواصلات فى ايطاليا مسؤولة من مسألة النقـــل التجارى على اختلاف أنواعه فى الدولة .

أما الحلقة الباقية فى ترتيب وسائل النقـــل وهى التسهيلات بالموانى الايطالية ، فهذه منحت كل أنواع المعونة من جانب وزير المالية الايطالية

مشروع عام ١٩٢٦

وأحسب أنه لايوجـــد مايدعونى إلى أن أحـــدثك عن وسائل معونة ايطاليا لبحريتها التجارية قديما ، لأنهـا لاتخرج عمـــا قرأته عن الدول المهمـة الأخرى السابقة ـ فيما عدا نقل الفحم ـ فقدكانت تدفع مكافأة من نقـــله على المراكب الايطالية ، تشجيعاً لسفنها يوم أن كان من أهم واردات الدولة .

ومشروع عام ١٩٢٦ ابتدىء فى أول يناير سنة ١٩٢٦ وشمـــل برنامجاً واسع النطاق فقد أقر أعانة قدرهـــا ٤٫٥٠٠٫٠٠٠٫٠٠٠ ليره ، نحـــوا من ٤٧٫٣٤٠٫٠٠٠ جنيه موزعة على مدة ٢١ سنة نهايتها عام ١٩٤٧ .

وقد قسم هذا المشروع البحرية التجارية الايطالية إلى قسمين :

(١) ضرورى (٢) نافع

فالضرورى يشمـل الخطوط التى تعمل فى مســـافات قصيرة فى البحر المتوسط وغيره من البحار المجاورة ببواخر سريعة . وأما النافع فيشمل الخطوط التى تعمل فى المسافات البعيدة والمحيطات .

والعقود التى وضعتها الحكومة للسفن الضرورية مدتها ٢٠ عاماً ، وأما السفن النافعة فمدتهـا من ٥ ـ ١٠ سنوات ، وكانت المعونة السنوية لعام ١٩٢٦ وهى أول سنى هـذا المشروع مبلغ ٢٧ر٩١٠ر١٢٧ ليرة للضرورية ، ٥٧ر٠٠٠ر٠٠٠ ليرة للنافعة .

وهكذا روعى فى إعطاء السفن الضرورية مبلغا أكبر من المعطى للسفن النافعة .

واشترطت الحكومة على شركات الملاحة المستفيدة بهذه الاعانات أن يكون جميع موظفى هذه البواخر ايطاليين تعينهم الحكومة ، وأن يكون رؤساء ، وممثلى هذه الشركات فى الموانى الأجنبية ايطاليين أيضاً . وهذا معناه أن تكون هذه الشركات إيطاليـة فى إدارتها ، كما هى فى سفنها ، على أنه تجوز استثناءات للحكومة وحدها البت فى أمرها .

واشترطت الحكومة أيضاً أن يكون ٦٠ ٪ من الأسهم ملكا للايطاليين ، وأن تبنى السفن فى إيطاليا ، ومن مواد إيطالية بقـدر الامكان ، و يعرض أمر الظروف التى يتعذر فيها استيفاء أى بند من هذه الشروط على الحكومة للنظر فيـه .

بنـاء السـفن

الاعفاء من رسوم الجمارك ودفع مكافآت

وانت تعلم أنه ليس بايطاليا منـاجم للحديد أو الصلب ، ولذلك قررت الحكومة الايطالية الآتى تشجيعاً لصناعة بناء السفن ، وشد أزرها فى إيطاليا .

(١) إعفاء الحديد والصلب المستعملين فى صناعة بناء السفن من رسوم الجمارك .
(٢) دفع مكافأة عن بناء السفن من الحديد والصلب بواقع الحمولة الاجمالية .
(٣) دفع مكافأة عن بناء الآلات والمحركات ، وغلايات السفن .
(٤) دفع مكافأة عن بناء السفن التجارية بالطرق التى تراها وزارة البحرية العسكرية لامكان استخدام هذه السفن فى أوقات الحرب .
(٥) دفع مكافآت عن تحسين سرعة البواخر التجارية .

القروض البحرية الايطالية

وفى عام ١٩٢٦ رأت الحكومة أن تسمح للشركات البحرية بأن تقترض من ٤٠ ٪ الى ٦٠ ٪ من مبلغ الأعانات المقررة لها ، على ان ترد هذه القروض خلال ٢٠ عاما عن الخدمات الضرورية وعشرة سنوات عن المكافآت ، ولكن حالة البلاد المالية لم تكن لتسمح بذلك

ايطاليا تقترض من الولايات المتحدة الامريكية وانجلترا
لمنشآتها التجاريه باسم الاشغال العموميه

ولما اصبحت شركات الملاحة الايطالية فى حاجة ماسة الى القروض البحرية تفاوضت حكومة ايطاليا مع حكومتى انجلترا وأمريكا ، وعقدت قرضا فى انجلترا بمبلغ ١ر٦٠٠ر٠٠٠ جنيه فى ٢٢ مارس سنة ١٩٢٧ وبمبلغ ١٢ر٥٠٠ر٠٠٠ دولار (٣ر٧٠٠ر٠٠٠ جنيه) فى امريكا لمدة ٢٠ عاما بفائدة ٧ ٪ سنويا

بنك التسليف البحرى

وفى ٢ فبراير سنة ١٩٢٩ انشىء بنك التسليف البحرى ، وهو مصرف شبه رسمى ، رأسماله قدره ٤٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ ليره (٣ر٧٠٠ر٠٠٠ جنيه) ووضع تحت اشرات وزير المواصلات ووزير الماليه ووزير الاقتصاد الاهلى ، بقصد مقابلة ظروف ترقية وتوسيع البحرية التجارية الايطالية ، وعلى ان تتحمل الحكومة جزءاً من الفوائد المفروضة على المبالغ التى تقترض لبناء سفن فى ايطاليا .

التجارة الساحلية الايطالية

التجارة الساحلية الايطالية وقف على السفن الايطالية من زمن بعيد ، وقد نظمها القانون نمرة ٣٥٥ رقم ١١ يوليه سنة ١٩٠٤ ، بحيث أجاز ان تتاجر سفن اجنبية فى سواحل ايطاليا اذا كانت هناك معاهدات بين ايطاليا ودولة السفينة بشأن تبادل المعاملة فى مياة الدولتين .

الاعفاء من الضرائب المالية

والتعريفة الجمركية تعفى السفن الايطالية المبنية فى الخارج من رسوم

الجمرك، علـــى ان تكون هذه السفن للبحرية التجارية ، اما سفن النزهة وسفن الأسطول العسكرى الايطالى، فهذه تدفع عليهـــا الرسوم مابين ١٠ و ١٥ ٪ ويجوز استرداد هذه الرسوم فى بعض الاحوال .

واما مواد بناء السفن وترميمها فمعفية من الرسوم الجمركية .

الاعفاء من ضريبة الدخل

وتعفى السفن من ضرائب الدخـــل فى الخمس سنوات الأولى من عملها ويجوز مد هذه المدة الى عشر سنوات .

استرجاع رسوم القنال

والسفن الايطالية التى تعبر قنال كورنثيا فى اليونان ترد اليها رسوم المرور

اليـــابان

وتطور اليابان الصناعي واقتباسها للحضـارة الغربية معروف تماماً، ويرجع تاريخ انتشار الصناعات اليابانية وبناء السفن بوجـــه خاص الى عهد السفينة المعدنية .

بنـــاء السفن

وبناء السفن فى مقـــدمة الصناعات التى عنيت بها حكومة اليابان فى أول نهضتها الصناعية ، فأنشأت مصانع وأحواض السفن تحت رقابتها واشرافها وبمعونتهـا .

ولمـا كانت اليابان لا تملك مناجم مهمة للحـــديد أو الصلب ، وحاصلاتها من هـــذين المعدنين لم تزد فى أول أمرها عن ½ ٪ مما كانت تتطلبه صناعاتها فى أول الأمر، فقد كان لابد لها من استيرادهما من أوروبا وأمريكا.

والحرب العظمى من العوامل التى رقت هـــذه الصناعة اليابانية إلى حد كبير، وكانت اليابان تستبدل السفن بالأغذية التى كانت تمد بها الحلفاء .

إعانات ومكافآت البحرية التجارية اليابانية

ونظام هـــذه الاعانات والمكافآت مقتبس من الحكومات الغربية بالدقة ، والمعروف عن هـــذه البلاد أنهـا استفادت كثيراً بتجارب الأمم الأخرى ، وطبقت خلاصة خبراتهم على أحوالها العــامة ، مع تعديل يتناسب وظروفها وأحوالها سواء كان ذلك فى فن بناء السفن أو تشجيع الملاحة .

فاعانة الملاحة فى شكل سلفيات مقدماً فى نظير نقل البريد وانشاء خطوط منتظمة ، وتأسيس مصرف صناعى للسلفيات البحـــرية على النحو الذى مر بك فى الدول الأخرى قد اتبعته اليابان .

التجارة الساحلية اليابانيـــة

وكانت اليابان قد سمحت للسفن الأجنبية بالنقـــل الساحلى اليابانى حتى عام ١٨٩٤ ومن عام ١٨٩٤ - ١٩١٠ لم يسمح بهذا النقـــل للسفن الأجنبية بين ناجازاكى وكوريا ويوكوهاما وهاكوداتو .

ومن عام ١٩١١ حرم الاتجـار فى النقـــل الساحلى على السفن الأجنبية بوجه عام .

— هولنـــده —

بنـــاء السفن

وقد أشار تقرير شركة اللويدز عن عام ١٩٣١ إلى أن هولانده كانت السادسة فى ترتيب بنـاء السفن التجارية العـــالمى ، وتقدمتها انجلترا وأمريكا وفرنسا والمانيا وايطاليا .

هولنـــده ينقصها الفحم والحـــديد

وهولنده تنقصها المعادن التى تبنى منهـا السفن وفى مقدمتها الفحم والحديد ، ولـكن ذلك لم يقف حجرعثرة فى سبيل الصناعات البحرية الهولنـــدية عامة ، وبناء السفن بوجه خاص .

ذلك أنها تستورد هذه المعادن كخامات تارة، وكنصف مجهزة تارة أخرى، من أوروبا بمعونة الحكومة وتشجيعها.

وعلى سبيل المثل أذكر أن الحرب العظمى حرمت هولنده من استيراد المعادن المسبوكة التي تستعمل فى بناء السفن، وعملية السبك تتكلف مصاريف يمكن اقتصادها اذا تمت فى المملكة التى تستورد منها، ولكن حكومة هولنده رأت أن تقاوم هذا الظرف باشتراك فعلى فى بناء مسبك للحديد عام ١٩١٧ وكانت اعانتها لهذا المشروع ٧٫٥٠٠٫٠٠٠ فلورين (٦٠٠٫٠٠٠ جنيه) وكان هذا الاشتراك دعوة مادية لتأسيس شركة بلغ رأسمالها ٢٫٠٠٠٫٠٠٠ جنيه

الحكومة تسلف رعاياها مصانع بناء السفن الحكومية

وفى عام ١٨٧٤ تقرر إيقاف العمل فى المنشئات البحرية العسكرية، وطلب الملك وليم الثالث إلى المهندس (Arie Smit) أن يقبل استعارة مصنع بناء السفن الحكومى بأحواضه التى كانت تعد من كبريات الأحواض البحرية فى ذلك الوقت لمدة ٩٩ سنة، وأن يعمل فيه كما يعمل فى مصنع أقامه من ماله الخاص.

وكانت هذه الرغبة الملكية السامية سبباً فى إنشاء «شركة بناء السفن والأعمال الهندسيه الملكيه».

وفى هولندة اليوم نحواً من ١٠٦ مصنعاً لبناء السفن، يعمل فيها ٣٥ ألف عامل هولندى، وهنا أكرر ما ذكرته من قبل، من أن هولنده تنقصها المعادن التى تبنى منها السفينة، وفى مقدمتها الحديد والفحم.

سلفيات السفن والقروض البحرية الهولندية

وهذه لم تأت فيها هولنده بجديد، عدا إنشاء بنك الرهونات البحرية. ولما كان رهن السفينة يحرمها من سلفيات أجنبية فى الموانى الأجنبية عند الضرورة، فقد وضعت الحكومة تشريعاً، وفق بين الغرض من إنشاء البنك وبين رهن السفينه.

إعانات ومكافآت البحرية التجارية الهولاندية

وهذه تعطى فى نظير نقل البريد ، وإنشاء خطوط منتظمة كما هو الحال فى الممالك الأخرى .

التجارة الساحلية الهولندية

وهذه مسموح بها للسفن الأجنبية فى قيود معينه .

الأعفاء من الرسوم الجمركية

وتعفى هولنده مواد بناء السفن من الرسوم الجمركيه ، سواء استعملت فعلا فى البناء أو تصدرت إلى ممالك أخرى .

النرويج

ولا يوجد بين دول الأرض دولة تنافس النرويج فى نسبة سفنها إلى عدد سكانها ، فهى متفوقة بحق من هذه الناحية على كل الدول البحرية ، وذلك يرجع إلى أن أفرادها يتاجرون فى البحار فى كل نواحيها ، والى ما اتصف به أفراد هذا الشعب من الاقدام على المقامرة فى النقل ، ولأن الشركات تبنى سفنها وتؤجرها إلى دول أجنبية .

مكافآت الملاحة ونقل البريد

وحكومة النرويج تساعد بحريتها بانتظام من عام ١٨٦٠ — ١٩٣٠ رغبة فى تشجيع الملاحة المنتظمه فى الخطوط التجارية الدولية وبقصد نقل التجارة بادىء ذى بدء ، وأما نقل البريد ، فتراه حكومة هذه البلاد أمراً ثانوياً .

وترى فى الجدول الآتى المبالغ التى صرفتها هذه الدولة أخيراً فى خطوط النقل الدولى كاعانة لبحرياتها .

الميزانيـــة	الاعانة بالـكرون	الاعانة بالجنيه المصرى (١)
١٩١٨ — ١٩١٩	٦,٠٠٠,٠٠٠	٣٣٥,٨٠٠
١٩١٩ - ١٩٢٠	٦,٠٠٠,٠٠٠	٣٣٥,٨٠٠
١٩٢٠ — ١٩٢١	٦,٠٢٠,٠٠٠	١٨٦,٠٠٠
١٩٢١ — ١٩٢٢	٢٠,١٨٩,٧٠٠	٦٣٢,٨٠٠
١٩٢٢ — ١٩٢٣	١٥,٠٠٠,٠٠٠	٥٣٠,٦٠٠
١٩٢٣ — ١٩٢٤	٩,٠٠٠,٠٠٠	٢٦٣,٦٠٠
١٩٢٤ - ١٩٢٥	٨,٠٠٠,٠٠٠	٢٤١,٤٠٠
١٩٢٥ — ١٩٢٦	٧,٠٠٠,٠٠٠	٣١٦,٤٠٠
١٩٢٦ — ١٩٢٧	٧,٦٦٩,٣٠٠	٣٧٧,٠٠٠
١٩٢٧ — ١٩٢٨	٦,٧٣٦,٠٠٠	٣٥٦,٨٠٠
١٩٢٨ - ١٩٢٩	٥,٨٣٦,٠٠٠	٣١١,٢٠٠
١٩٢٩ — ١٩٣٠	٥,٨٦٥,٠٠٠	٣١٣,٤٠٠
١٩٣٠ — ١٩٣١	٦,٠٢٥,٠٠٠	٣٢١,٨٠٠
١٩٣١ — ١٩٣٢	٦,٢٠٦,٦٠٠	٣٣٢,٦٠٠

(القروض البحرية النرويجية)

وهذه تشابه نظيرتها فى الدول الأخرى وتمتاز بأن عندها بنك لرهن السفن يملكه أصحاب البواخر النرويجية .

(التجارة الساحلية النرويجية)

وهـذه مسموح بها للسفن الأجنبية من جانب الحكومة ، لأن هـذه التجارة الساحلية بسيطة ، ولـكنها مع بساطتها موقوفة على السفن النرويجية بفضل وطنية النرويجيين وايثارهم معاملة سفن بلادهم .

(الاعفاء من الرسوم الجمركية)

والحكومة النرويجية لا تعفى مواد بناء السفن والصناعات البحرية من الرسوم الجمركية ولـكنها تصرف إعانة للمستوردين تغطى هذه الرسوم .

(١) حسب سعر الكامبيو

الدول البحرية الثانوية

والدول البحرية الثانوية قد حذت حـذو الدول البحرية المهمة فى أعانة بحرياتها التجاريه والصناعات البحريه ، فلا داعى إذن لأن أكرر لك أنواع المساعدات والمعونة التى تقوم بها هـذه الحكومات مادامت كلها مقتبسة من الدول التى مر بك ذكرها ، على أننى سأحدثك عن كل محاولة رأت هذه الدول الثانوية أن تطبقها على حالاتها الخاصة وظروفها

استراليـا

وقد تتبعت استراليا خطوات انجلترا إزاء إنشاء بحريتها التجارية ، وابتدأت محاولتها ببناء أسطول تجارى تديره الحكومة ، وكانت فكرة غير موفقة أن يعهد إلى الحكومه بهذا العمل التجارى . وبيع هـذا الاسطول إلى الشركات والأفراد الاستراليين .

ومما يجدر ذكره أن حضرة صاحب السعادة عبد الحميـد سليمان باشا مدير عام السكك الحديدية فى عام سنة ١٩٢٥ كان قد اقترح أن تشترى الحكومة المصرية بعض قطع هذا الاسطول ولكن البرلمان المصرى لم يوافق على ذلك، بعد أن خطب فيه حضرة صاحب الدولة محمد محمود باشا وزير المواصـلات عامئذ مناشـداً الشركات والأفراد المصريين الأقـدام على المشاريع البحـرية التجارية، على أن يمدهم دولته بكل أنواع المعونة والتشجيع وللاستفادة بتجارب الأمم البحرية التي رأت أن قيام الحكومة بأعمال النقـل البحرى التجارى يعرضها لمشاكل ، ولا يتفق مع مصلحة الأمة من ناحية التجارة الدولية

ولم تأت استراليا بجـديد فى محاولاتها ، غير أنها عهدت إلى وزير الجمارك والتجارة بأن لا يسمح لغـير سفن استراليه بالعمل على سواحـل استراليا (استراليا كما تعلم من ممتلكات انجلترا) فى النقـل الساحـلى إلا إذا سجلت هذه السفن بالسجل الاسترالى وتتبعت كل أنظمة استراليا فى البحرية التجارية .

النمسا والمجر

وكانت دولة النمسا والمجر تساعد وتشجع ملاحتها الداخلية على نفس الأساس الذى تعين به بحريتها فى التجارة الخارجية بالبحار .

بلجيكا

وقد راع بلجيكا أن ترى بحريات الدول تزاحمها مزاحمة شديدة فى ميناتها الكبرى « انتورب » فقد بلغت نسبة السفن البريطانية عام ١٩٢٩ - ١٩٣٠ (٣٢ ٪) والألمانية ٢٣ ٪ وهولاندا ٨ ٪ وفرنسا ٧٫٦ ٪ ونسب صغيرة لدول أخرى ،فاستغلت الحكومة البلجيكية مبلغاً كبيراً من المال فى الاعمال البحرية ، لكى تتمكن به بحريتها التجاريه من حماية موانى بلجيكا فى الميدان التجارى

والشركة التى عهد اليها باستغلال الجانب الأكبر فى النقل البحرى التجارى هى شركة « اللويدز الملكية البلجيكية » ويديرها مجلس ادارة مكون من ١٦ عضوا ولجنة مندوبين وممثلين للحكومة ومدير عام ،وفى مجلس إدارتها وزير الداخلية ومدير عام المالية وممثل البنك الاهلى البلجيكى وبنك انتورب واستاذ من جامعة « University Louvain » واستاذ من جامعة « Ghent » لتمثيل الحكومة

وبقية الشركات الأخرى مدتها الحكومة بالمساعدات والمكافآت والتعاون الأدبى والارشاد الفنى .

القروض البحرية البلجيكية

وهى تشابه قروض الدول الأخرى غير أن فائدتها بسيطة جداً وقدرها ٣ ٪ سنوياً عن مدة العشرين سنة

الاعفاء من رسوم الموانى وعوائد المنائر وإرشاد السفن

ورسوم التخليص على البواخر

وهذه كلها ميزات كانت تتمتع بها السفينة البلجيكية فى موانيها الأهلية

حتى الحرب العظمى والآن إدخل عليها تعديل بسيط .

(تخفيض نولون البضائع بالسكك الحديد)

والبضائع المصدرة على مراكب بلجيكية تعطى هـــذا الامتياز ، فتنقل فى داخلية البلاد بأجور مخفضة بالسكك الحديد البلجيكية .

﴿ البرازيل ﴾

تقترض لتساعد بحريتها التجارية

واتبعت البرازيل وســـائل الدول البحرية المهمة فى أمر تشجيع البحرية التجارية ، وشملت إعانات الملاحة وبنـــاء السفن والصناعات البحرية كل أنواع النقل المائى حتى النقل فى الأنهر

ولما كانت حالتها المالية لم تساعدها على القيام بكل هـــذه المساعدات فقد عقدت قرضاً فى انجلترا فى ١٥ اكتوبر ســـنة ١٩٢٧ ينتهى فى ١٥ اكتوبر ســـنة ١٩٥٧ ومدته ثلاثون عاما عن مبلغ ٨٫٧٥٠٫٠٠٠ جنيها بربح سنوى قدره ٦٫٥ ٪ .

(كندا)

وكندا تتبعت ســـياسة بريطانيا العظمى فى البحرية التجارية من كل وجهة ، وزادت عليهـــا بأن قرر وزير البحرية التجارية ومصائد الاسماك الترغيب فى النقل على مراكب بريطانيه أو كنديه إلى ميناء كنديه مباشرة ، لكى تتمتع البضائع المنقولة على هذه السفن بتخفيض أجور السكك الحديد فى داخلية البلد ، وعوائد الأرصفة وتسهيلات فى المعاملات الجمركية ، وبذلك يرى التجار ان من مصلحتهم المادية ألا يستوردوا أو يصدروا بضائع عن طريق الولايات المتحدة الأمريكية .

شـــيلى

تشجع نقل النترات الشيلية والفحم على مراكبها

وأضافت شيلى إلى السياسة المتبعة فى الدول الأخرى بشأن تشجيع النقل

البحرى التجارى على سفن الدولة منح مكافأة عن نقل النترات الشيلية على مراكب شيلية، وكذلك الفحم، لتتمكن سفنها من النجاح فى المزاحمة التجارية (قانون نمرة ٤٢٤٨ فى يناير سنة ١٩٢٨ وقانون نمرة ٤٢٦١ فى ٦ اكتوبر سنة ١٩٢٨)

﴿ الدانيمارك ﴾

والدانيمارك تعد مملكة زراعية لأنها كما تعلم غنية بمنتجات حاصلات الزراعة فيها، ولكنها مع ذلك الدولة السادسة العالمية فى بناء السفن بعد عام ١٩٣١، ويرجع ذلك إلى المعونة والتشجيع الذين تمد الحكومة بهما بناء السفن والملاحة البحرية

تشجيع الصادرات وتمويلها
أجور مخفضة فى النقل البحرى على الانتاج الزراعى

وتشترط الحكومة الدانيماركية على الشركات البحرية التى تتمتع بالاعانات والمكافآت السنوية أن تتعهد بنقل المنتجات الدانيماركية الزراعية بأجور مخفضة عن أسعار بورصة النقل، بنسبة يحددها اتفاق متبادل بين الشركة والحكومة

وتعد هذه الاعانات والمكافآت الملاحية جزءا من سياسة تشجيع الصادرات الدانيماركية وتمويلها .

(اليونان)

وقد وجهت اليونان عنايتها إلى الشؤون الآتية :—

(١) - إنشاء مدرسة بحرية مهمة لضباط البحرية التجارية بيبرية من عام ١٩٢٦

(٢) - إعفاء سفنها من جانب من رسوم الموانى.

(٣) - تنظيم التفتيش البحرى على سفنها والاشراف عليها

(٤) - نشرت قانونا يختص بتحديد عمر السفن اليونانية بحيث إذا تجاوزت أعمارها مدداً معينة لا يسمح لها بالنقل البحرى حاملة العلم اليونانى (وهنا تلتجىء مثل هذه السفن إلى راية أخرى كالراية المصرية مثلا ؟)

وأما بقية محاولاتها فمقتبسة من الأمم الأخرى التى مر بك ذكرها

وكان قد فكر فى عام ٩٣٠ جدياً فى مساعدة سفن البضائع اليونانية اعانة لم تسبق اليونان اليها دولة أخرى .

ولكن عدل عن ذلك لأن معظم هـــذه السفن ملكا للقباطين الذين يقودونهـا ، وهؤلاء يستخدمون غالباً أقصى درجات الاقتصاد فى ادارة سفنهم

ومما يجدر ذكره أن الأفراد والشركات اليونانية لاتتردد فى وضع سفنها تحت علم أى دولة ، مادام هذا العلم يحقق لها ربحاً منشوداً ولا يضطرها أن تستخدم فى سفنهـا غير اليونانيين سواء كان هذا العلم مصرياً أو صينياً

نيوزيلنـــدا

ونيوزيلند تتبع السياسة البحرية البريطانية التى مر بك حديثها . ولا يفوتنى أن أشير الى ان شركة الملاحة النيوزيلندية هى أول شركة أجنبية رحبت بتمرين أعضاء بعثـــة حكومة مصر بانجلترا بعد أن اعتذرت السفن الانجليزية عن قبولهم ، وقـــد شكرها فى حينه حضرة صاحب المعـالى حلمى عيسى باشا وزير المواصلات يومئذ .

البرتغـــال

قانون امتياز البحـــرية التجارية

ولمـا كان لدى البرتغال أسطول تجارى مهم نسبياً ، رأت أن تستخدم هذا الأسطول وتنظمه فى التجارة الدولية ، وتحقيقاً لهذه الرغبة قررت فى عام ١٩٢٢ أن ترد ١٠ ٪ من رســـوم الوارد الجمركية عن البضائع التى ترد على البواخر البرتغالية إلى احدى الموانى الأهلية .

ولما استصدر هـــذا القانون استهله المشرع بوجوب اشتراك البرتغـال فى سياسة الدفاع الاقتصادى الدولى . وهى السيـاسة التى تزكى مساعــــدات الحكومات لبحرياتها التجارية وتؤيد اعتقاد الحكومة أن الاسطول التجارى البرتغالى سيؤدى واجبه فى تحسين حالة البرتغال الاقتصادية العامة .

الروســـيا

أما الروسيا البيضاء فقد اتبعت سياسة الدول البيضاء التى مر بك ذكرها ، وأما الروسيا الحمـــراء فاعتبرت البحرية التجارية الروسية جزءا من المنـافع

العامة ، ووضعها فى صف أسطولها الحربى من حيث الادارة والملكية .

وهى تعتبرها ضرورة لتــوزيع حاصلاتها واستيراد وارداتها وتعدها مظهراً من مظاهر السوفييت .

ولـكن هـــذه السفن تصادف معاملات شاذة خصوصاً فى مياه الدول التى تحارب المبادىء الروسية السياسية والتى لم تعترف بالروسيا الحمراء بعد .

اسبانيـــا

امتياز البحـــرية التجارية

وعدا المساعدات والمكافآت التى تمنحها حكومة اسبانيا لبحريتها التجارية كغيرها من دول العالم قـــد وضعت فى ٣٠ مارس سنة ١٩٠٠ قانوناً لحماية بحريتهـا وتشجيعها ، بأن خفضت الرسوم والعوايد التى تحصل على السفن الاسبانية بواقع حمولة المركب وعدد الركاب فى حالتى الصادر والوارد .

الســـويد

استرجاع الرسوم الجمركية

وفى حالة إصلاح وترميم سفن أو بنـــائها للدولة ، أو للشركات الأجنبية فى دول أخرى ، فترد الرســوم الجمركية التى حصلت على المواد المستوردة من الخارج والتى استعملت فى هذه الصناعات .

الدول البحرية الأخرى

والآن أحدثك عن الممالك التى لهـــا أسطول بحرى صغير أو التى تحاول الآن العمـل على أمواج البحار ،وطبعى أن تحـذو هذه الدول حـــذو الممالك البحرية التى سبقتها فى هذه الضمار وتتبـع سياســـاتها البحرية ، لـكى تستفيد بدراساتها وتجاربها .

فالدول الآتية سأحـدثك عن سياستها الأنشائية من ناحيـة إدخالها تعديل على برنامج الدول البحرية الأخرى التى اقتبسته منها .

﴿ الارجنتـــين ﴾

والارجنتين لاتزال معتمدة على الدول البحـرية الاجنبية فى نقل تجـارتها الخارجية وقد ابتدأت عام ١٩٣١ فى اتباع سياسة الدول الأخـــرى إزاء البحرية التجارية .

﴿ الهند البريطانية ﴾

وقد حاولت غير مرة أن تعمل الهند فى النقل التجارى البحرى الدولى أو على سواحلها ، ولكنها لم توفق بعد لأسباب معروفة .

(بلغـــاريا)

وبحرية بلغاريا التجارية صغيرة جداً. وأهمها تابع لشركة البواخر البلغارية ، وفى عام ١٩٣١ اشتركت حكومة بلغاريا بمقـدار ٥٠ ٪ من رأس مال الشركة ، وقررت ألا تنقـــل بريدها على بواخر شركات اجنبية . وأن تخصص أجور نقل البريد لهذه الشركة .

﴿ كولمبيـــا البريطانية ﴾

وهذه لاتزال مجهوداتها فى مهدها لاسباب معروفة ايضاً

(كوســـتاريكا)

وقد اهتمت هذه الدولة بتجارتها الساحليـــة وجعلتها وقفاً على مراكبها ولحماية بحريتها التجاريه قد قررت حكومة هذه البلاد أن تعفى سفنها من رســوم الموانى والمنائر . أما السفن الاجنبية حتى التى تنقـــل بضائع من الخارج إلى ميناء كوستاريكية وتنتقل إلى ميناء أخرى كوستاريكية ببضائع أجنبية أيضاً فان عليها دفع الرسوم والعوائد كاملة للموانى والمنائر فى كل ميناء تدخله .

(كوبـــا)

وكوبا قد تتبعت سياسة الولايات المتحـــدة الأمريكيه خطوة خطوة

وهي سائرة في طريقها بثبات .

(استونيا)

وأنت تعلم أن استونيا كانت قبـــل الحرب من أملاك الروسيا على خليج بحر ريجا وبحر البلطيق ، وقد أعلن استقلالها فى ٢٤ فبراير سنة ١٩١٨ وهي تتبع نظام انجلترا البحرى التجارى بنجاح مطرد .

﴿ فنلنـــدا ﴾

ومعلوم أن فنلندا كانت قطعة من الروسيـــا على بحر البلطيق وانسلخت منها باعلان استقلالها فى ٦ ديسمبر سنـــة ١٩١٧ وهي واقعة على خليج فنلندا وخليج بوثنيا وغنيـــة بأخشابها وزراعاتها ، وقد اقتبست انظمة الدول البحرية الأوربية وتتبعتها .

(لتفيـــا)

وكانت مقاطعة روسيه قبل الحرب وأعلنت استقـــلالها فى ١٧ نوفمبر سنة ١٩١٨ وهي واقعة كما نعلم على خليج ريجا وبحر البلطيق ، وقد حـــذت حذو فنلندا .

(لتوانيـــا)

وبحريتها بسيطه وتديرها حكومتها .

﴿ المكسيك ﴾

وتملك بعض سفن بحـريتها الحكومة ، والبعـــض الآخر تابع للشركات والأفراد وهى تحذو حذو جارتها العظيمة الولايات المتحدة الاميركيه .

(بنمـــا)

وعنايتها موجهة إلى النقل الساحلى ، وهـــذا تحميه حكومتها وأما النقل البحرى البعيد فلا يزال فى طور التكوين .

(بــيرو)

وبحريتها التجارية فى مهدها .

(بولنــدا)

وهى دولة كما تعــلم اوروبية مهمه وعدد سكانها ٢٧ مليون نسمة وعنايتها بالبحرية التجارية قد بلغت شأواً عظيماً واصلاح ثغر جدنيا « Gdynia » وبناء السفن والملاحة موضع اهتمام السبعة والعشرين مليون نسمة .

وابتدأت الحكومة فى تحقيق رغبات الشعب بأن اشــترت سفننا تجاريه للركاب والبضائع والبريد ، عهدت بادارتها الى الشركات البولندية .

(رومانيـا)

وتدير حكومتها خطوط نقل البريد وتعاون الشركات التى تنقل البضائع .

(ســلڤادور)

وبحريتها صغيرة وفى دور التكوين .

(تركيــا)

وحكومة تركيا تشرف على تشغيل واستغلال الخطوط البحريه التجارية ولها مجــلس للشئون البحرية التجارية يشبه مجــلس الولايات المتحدة لأمريكية للشئون البحرية التجارية .

(اتحــاد جنوب افريقيــا)

ولهذه البلاد مجلس للشئون البحرية التجــارية يقوم بما يقوم به مجلس الشئون البحرية التجارية بأمريكا .

(فــنزويلا)

وبحريتها التجارية تعمل فى شواطئها فقط .

(يغوسلافيا)

وهى تتبع سياسة الدول الاوربية الأخرى فى الملاحة والصناعات البحرية .

(الخلاصة والاستنتاج)

وترى الخلاصة والاستنتاج فى الجزء السادس من هذه الرسالة تحت عنوان هل تساعد مصر بحريتها التجارية .

الجزء الخامس



نهضة مصر البحرية الحالية



ما عملته مصر

الجزء الخامس

نهضة مصـــر البحرية الحاليـــة

ما عملته مصـــر

تمهيد

سأحاول هنا أن أذكر خلاصة موجزة عما عملته مصر فى نهضتها البحرية الحالية ، ويمكن اعتبار تاريخ هذه النهضة ، من المـــدة التى تلت تصريح ٢٨ فبراير عام ١٩٢٢ ، بعد أن أصبحت مصر مملكة ذات سيادة ، يحكمها عزيزها حضرة صاحب الجلالة الملك « فؤاد الأول » ـ وأنت تعلم أننا بعد الحرب لم نرفع علمنا المصرى على سفينة واحدة تجارية .

عهد جلالة الملك فؤاد الأول والملاحة المصريه

معلوم أن السفينة مدينة بتطورها وارتقائهـــا إلى الملوك والأمراء ، وقد قرأت فى الموجز التاريخى لهذه الرسالة ، أن مصر أول دولة ســادت البحار ، وقد بلغت السفينة فيها بفضل ملوكها البطالســة أسمى مراكزها ، وكذلك بلغت السفينة مركزاً عظيما من الناحية التجارية ، فى عهـــد الملكة حتشبسوت من الأسرة الثانية عشر ، ولما جاء دور إســبانيا ، عنيت بها الملكة « إيزابل » التى ساعدت كرستوف كلومب على اكتشاف أمريكا بعـــد أن أعرض عنه جون الثانى ملك البرتغال .

وأنت ترى فى الجزء الرابع من هذه الرسالة ـ كيف ســاعدت الدول بحرياتها ـ وهناك ترى فضل الملوك أيضاً على السفينة والملاحين ، وأذكر

لك على سبيل التكرار أن الملك ولیمز الثانى ملك هولندا ، قـــد أقرض مصنعاً لبناء السفن يعد من أكبر مصـــانع السفن فى أوروبا لشركة هولندية لمدة ماية سنة ، « لأن دولتـه ينقصها الحـــديد والصلب ، ويرغب فى أن يراها واقفه على قدميها فى البحار » .

ولمَ لا يعنى المـــلوك والأمراء بحرية بلادهم وترقيتهـا ، والسفن سبب يسر ورخاء الدولة ، والملوك أولى الناس بتقـــدير هاتين الصفتين فى الدول التى يحكمونها .

ثم لمَ لا يعنى الملوك والأمراء ببحـــرية بلادهم . وهم أولى الناس بحب الشعب وتقديسه ، وهل أحب الشعب زعمـــاءه غراماً بسواد عيونهم . إنما يحبهم الشعب لأنهم يشعرون بحاجة الشعب ورغباته ، ويعملون على تنفيذها .

ومثلى إذا عرف بقيمة البحرية التجارية للدولة ، فانمـــا عن اختبارات وملاحظات فرضت نفسها علىّ فرضاً ، أثنـــاء تمرينى بالمراكب الأمريكية ، فكنت أرى كيف تستقبل الدول السفينه الأمريكيـــه ، كذلك فى إحدى المراكب الانجليزيه ، فكان هنالك استقبال خاص ، ولما كنت فى سفينة تحمل العلم المصرى ، وقع تحت بصرى من الفوارق ، التي بعثت فى نفسى السرور والألم والأمل .

وجلالة مليكنا المفدى أيد الله ملكه وأعزه ، قد ورث عن جده الأكبر محيى مصر ، المغفور له ساكن الجنان محمد على باشا ، حكمة التقدير والادراك السامى ، وعن والده عزيز مصر سمو الخديو اسماعيل باشا ، حب المعالى لشعبه ، والرغبة فى ترقيته ، لكى تكون « مصر قطعة من أوروبا » .

لذلك نالت السفينة من الرعاية الملكيـة السامية نصيباً وافراً ، فقد أوفدت حكومة جلالته بعثات بحريه لتعلم فنون الملاحة وسلك البحار فى الخـــارج ، وبعثات هندسة بناء السفن ، وبعثـــات أخرى للهندسه البحرية ، ونشط روح التنافس فى التحصيل البحرى بأن أصدر أمره الكريم القاضى بأن يعين فى يخته «المحروسة» أوائل الذين ينجحون فى امتحان مسابقة عامة فى امتحان بحرى عام .

وبمناسبة ذكر هذه البعثات ، لا يفوتنى ان أشـــير الى الخدمات الجليلة التى

قام بها حضرة صاحب السعادة « محمود باشا سامى » للبعثات البحرية كلها فى اوروبا ، وفى امريكا ، فقد اوفدت وزارة المواصلات اول بعثة بحرية الى انجلترا يوم ان كان وكيلا لهذه الوزارة ، وقد تحمس الباشا للفكرة وخدمها بكل ما فيه من قوة .

وأما فى امريكا ، فقد تعذر على المفوضية المصرية الحاق بالاسطول التجارى الامريكى ، وكتبت للوزارة تقترح عليها فى غيبة « سامى باشا » فى الأجازة بمصر ، ان تلحقنى للتمرن على الهندسة البحرية بدلا من الملاحة البحرية ، ولكن لما عاد سامى باشا من اجازته من مصر ، اتصل بسعادته حضرة صاحب العزة الدكتور هيكل بك باللاسلكى برجاء تحقيق رغبتى ، وفى اليوم الثالث ابرق سامى باشا للوزارة يبلغها امكان قبولى بالبحرية الامريكية التجارية كأول مصرى ، ولصديقه الدكتور هيكل بك يبشره باجابة رجائه .

ويجب ان لا يدهشك أن تعجز المفوضية المصرية بامريكا عن تحقيق رغبة الوزارة فى غيبة سامى باشا ، وذلك لأن لصاحب السعادة محمود سامى باشا مكانة ممتازة جدا عند كبار الأمريكيين ، فى الحكومة وفى دوائر المال والأعمال ، مما يشرف كل مصرى يهمه ان تمثل مصر فى أكمل صورة فى العالم الجديد ، وأن يمثل حضرة صاحب الجلالة مليكها المفدى ، فى الديار الأجنبية ، فى وفاء وإخلاص وولاء ، لا تورية فيه ولا رياء .

وقد حاول سامى باشا فى عامى ١٩٢٧ و ١٩٢٨ يوم ان كان وزيرا مفوضا لمصر بأمريكا ، أن يربط كبار الماليين من الأمريكيين من أصحاب البواخر ، بكبار المصريين أو الحكومة المصرية ، لأنشاء تعاون بحرى تجارى بين الأمتين المصرية والأمريكية « تتكون على صداه شركات نقل بحرية مصرية » وقده حولت تلك المشاريع إلى وزارة المواصلات وحفظت .

ولما عين حضرة صاحب العزة على بك اسماعيل مفوضاً لمصر بأمريكا سار على سنة سامى باشا فى التحمس للبحرية المصرية ، وانه ليسرنى أن اسجل لعزته ، محاولة إيجاد علاقات تجارية بحرية ، بين كبار المصريين

والأمريكيين . وقد كان حظه فى هذا المضمار كحظ سامى باشا .

واقترح أحد الوزراء ، وهو حضرة صاحب السعادة عبد الحميد سليمان باشا مدير عام مصلحة السكك الحديديه عام ١٩٢٥ ، أن تشترى الحكومه بواخر تنقل عليها مشترواتها ومهماتها من الخارج ، فكانت هذه الفكرة سبباً فى تأليف لجنة البواخر ، التى جمعت كبار الفنيين البحريين فى الدولة ، ودرسوا الموضوع ، وساروا به حتى انتهى إلى تشجيع الوطنيين فى الاشتغال بالأعمال البحريه ، وتأليف شركات تتولاها الحكومه بالمعونه الماديه والحمايه التشريعيه .

وأعيد فتح المدرسه البحريه ، التابعه لمصلحة خفر السواحل ، ورفع مستوى التعليم فيها ، لجعل القبول فيها وقفاً على الحاصلين على شهادة الدراسة الثانويه ، وعضدت حكومة جلالته مشروع المدرسه الفاروقيه ، التى تضم اليتامى وأولاد الفقراء ، لتربيتهم وتعليمهم وإعدادهم لأن يكونوا بحارة بالبحريه المصريه .

وكان للتعليم البحرى التجارى نصيب جديد ، فقد تطوع أحد صفوة كبار رجال البحرية المصرية ، وهو حضرة صاحب العزة الأميرالاى محمود بك حمدى الديب ، مساعد المدير العام لمصلحة الموانى والمنائر بالحاق الطلبة المصريين بالبواخر التجاريه بصفه خاصه ، لتعليم الملاحه وسلك البحار ، والهندسه البحريه .

وقد ضحى ويضحى الأميرالاى حمدى بك براحته ، ووقته فى سبيل هذا التطوع الكريم ، مدفوعاً بشعور قومى فياض وعاطفة نبيلة ، غايتها الأخذ بيد الشبان المصريين الذين يرغبون فى التعليم البحرى التجارى ، ومرماها خدمة البحريه التجاريه المصريه ، مما جعل شخصيته ركن من أهم أركان النهضه البحريه التجاريه فى مصر .

هذا عدا ما نراه فى نص تعاقد الحكومه وشركة ملاحة الاسكندرية من ضرورة قبول الطلاب المصريين بالبواخر ، وهو العقد الذى طلب إلى شركة مصر للنقل والملاحة نفس هذا المطلب .

ثم قرر مجلس الوزراء فى ١٤ يونيه سنة ١٩٣١ وضع سياســه للبحرية التجاريه ، وتقرر على أثر ذلك إنشاء اللجنه البحريه المستديمه بوزارة المـاليه ، وهى التى أتشرف بأن أتوجه اليها بهذه الرسالة المتواضعه .

وآخر ما وصل إلى علمى من عناية جلالة الملك فــؤاد الأول بالبحرية المصرية ، انما هو تفضله بالانعام السامى برتبة الباشويه الرفيعه ورتبــة اللواء البحرى ، على حضرة صاحب السعادة محمود باشا حمزة قومندان البحرية الملكية ، وأحد أعضاء اللجنة البحرية المستديمة . فاني أفهم أن جـــلالة مولانا الملك ، أراد بترقيته حمزه باشا ترقيــــة بحرية جلالته ، ورفع مستوى مصر والملاحه ، وهو ما أهنىء به اللجنة البحرية المستديمه .

اتفاق النقـــل البحرى

بين الحكومة المصرية وشركة الملاحة بالاسكندرية فى يناير ١٩٣١ -

واتفاق النقل هذا هو أول اتفاق رسمى وقعته حكومة جلالة ملك مصر مع شركة أهلية ، بقصـــد تشجيعها ماديا ، وتنشيطها على العمل ، فى التجارة البحرية . وهذا نصه :

« بين الحكومة المصرية ، وشركة ملاحـــة الاسكندرية ، وهى شركة مساهمة مصرية ، مركزها العـــام بالاسكندريه : نظراً إلى أن شركة ملاحة الاسكندرية ، التى أنشئت للاشتغال بأعمال الملاحة والنقل والتجارة البحرية أبدت عزمها على إنشاء سفن تجارية مصرية ، وطلبت من الحكومة أن تساعدها على تحقيق غايتها هذه ، بأن تعهد اليها بنقل جزء من المهمـــات التى تستوردها بعض مصالح الحكومة من الخارج ، حتى تضمن بذلك وجود مقـــدار كاف من البضـائع والمهمات لتنقلها على ســـفنها التى تملكها أو تستأجرها ، ونظراً إلى رغبـــة الحكومة المصرية فى تشجيع المشروعات ، التى تؤدى الى زيادة النشاط الاقتصادى فى البلاد ، فتعود عليها بالفوائد المـــاديه ، وتفتح أبواباً جديدة للعمل أمام المصريين ، فقد تم الاتفاق على ما يأتى :

بنـد ١ ـ تتعهد الحكومة المصرية إلى الشركة بأن تنقل سنوياً .

ا - ما تحتاج مصلحة السكك الحديد إلى استيراده من المهمات النثرية، وهى التى اعتادت مصلحة السكك الحديد استيرادها تسليم ميناء التصدير.

ب - ربع ما تحتاج اليه تلك المصلحة من المشتروات العامة التى يقرر وزير المواصلات شراءها تسليم ميناء التصدير.

حـ - ربع مقدار الفحم الذى تحتاج تلك المصلحة إلى استيراده.

بند ٢ - تقوم الشركة بالنقل بنفسها على المراكب المملوكة لها أو التى تستأجرها لهذا الغرض أو تقوم به على مراكب الغير بصفتها وكيلة بالعمولة، وفى هذه الحالة الأخيرة لا تمنح أى عمولة لا اكتفاء بالاعانة التي سيرد ذكرها.

بند ٣ - يكون نقل المهمات النثرية والمشتروات العامة بأحسن الأسعار فى السوق، أما فيما يتعلق بالفحم فأن مصلحة السكك الحديدية تقرر من المقادير اللازمة لها النصف وتطلب توريده سواء بعطاء واحد أو بعدة عطاءات على أن يكون توريد نصف كل عطاء تسليم القطر المصرى C. I. F. وتسليم النصف الآخر تسليم ميناء التصدير F. O. B.

وتقوم الشركة بنقل المشترى F. O. B. بكافة الشروط الخاصة بتوريد المقدار المقابل له المشترى C. I. F. ويكون النقل بأحسن أسعار بورصة لوندره، Baltic على ألا يزيد متوسط سعر النقل فى الربع الذى تنقله الشركة مضافاً إليه متوسط ثمن شرائه عن متوسط ثمن شراء الربع المقابل له المستورد C. I. F.

ويحدد باتفاق خاص يعقد بين الشركة ووزيرى المواصلات والمالية كافة الشروط التفصيلية المتعلقة بتنفيذ هذا البند وكيفية إخطار الشركة بما ستكلف بنقله ومكان وموعد استلامه وكيفية تحدد أحسن سعر للسوق بالنسبة للمهمات النثرية والعامة والمحاسبة على أجور النقل ومواعيد تسديدها والجزاءات والتعويضات التى

توقع عند مخالفة الشروط كذلك كافة الشروط الأخرى الخاصة بالنقل .

بند ٤ ـ تمنح الحكومة الشركة فى نهاية كل سنة إعانة مالية عن المنقولات التى تنقلها الشركة سواء للحكومة أو غيرها على مراكبها المصرية المملوكة لها وهذه الاعانة على الأساس التالى :

مـ	
٨	عن كل طن من المائة الف طن الأولى
٦	عن كل طن من المائة ألف طن الثانية
٤	« « « « « « الثالثة
٢	عن كل طن بعد ذلك إلى خمسمائة الف طن

ولا تمنح إعانة عما ينقل بعد ذلك .

بند ٥ ـ تلتزم الشركة أن تمتلك عدداً من المراكب المصرية التى ترفع الراية المصرية لا يقل عن اثنين عند نهاية السنة الأولى من تاريخ هذا الاتفاق ، على أن يزاد هذا العدد تدريجيا بحيث لا يقل عن ست مراكب بمجموع حمولتها ٣٠٫٠٠٠ طن على الأقل فى خلال تسع سنوات من تاريخ هذا الاتفاق ، ويجب ان تتوفر فى هذه المراكب المواصفات المشترطة فى تعليمات مجلس التجارة البريطانى

بند ٦ ـ تعمل الشركة بكل الوسائل على أن يكون جميع ضباط وبحارة وموظفى وخدم مراكبها من المصريين فى خمس سنوات من هذا الاتفاق ويستثنى من ذلك القبطان ورؤساء المهندسين الذين يجب أن يكونون المصريين عند نهاية تسع سنوات من هذا الاتفاق .

على أنه يجوز لوزير المالية إعفاء الشركة من تعيين من تقدم استثناؤهم من المصريين كلهم أو بعضهم إذا أثبتت قيام موانع لم يمكن التغلب عليها تحول دون ذلك .

بند ٧ ـ فى حالة الضرورة التى للحكومة وحدها حق تقديرها تتعهد الشركة بأن تقدم للحكومة ماتطلبه من مراكبها بموظفيها لاستعمالها فى

أشغال حكومية أو تقتضيها المصلحة العامة مقابل أجرة يتفق عليها ، وفى هذه الحالة للحكومة الحق فى أن تضع يدها على المراكب المذكورة فى أى وقت شاءت ولا يتوقف استعمال هذا الحق على الاتفاق على الأجرة .

بند ٨ ـ تتعهد الشركة بأن تقبل طلبة من المصريين ترشحهم الحكومة للتمرن على بواخرها بدون مقابل وتكون مصاريف غذائهم على نفقة الحكومة ويكونون خاضعين للنظام الذى تقره الشركة ببواخرها

بند ٩ ـ تتعهد الشركة عند وجود وظائف خالية بأن تختار لخدمتها من بين الضباط والمهندسين المصريين البحريين الزائدين على حاجة الحكومة المصرية من تتوافر فيهم شروط اللياقة والعمل .

بند ١٠ ـ تتعهد الشركة بأن تنقل مجاناً فى كل رحلة مقداراً لايزيد وزنه فى كل مركب على ١٠ أطنان من البضائع المرسلة بواسطه الحكومة المصرية للخارج لعرضها فى المعارض أو لغرض الدعاية عن المصنوعات المصرية ، بشرط أن تكون هذه البضائع مرسلة إلى الموانى الواقعة على خطوط سير مراكب الشركة .

وفى حالة قيام الشركة بنقل ركاب على مراكبها فانها تمنح خصما قدره (٢٠ ٪) لموظفى الحكومة وعائلاتهم .

بند ١١ ـ تعين الحكومة ـ (وزارة المالية) مندوبا لها فى مجلس ادارة الشركة يخول له حق حضور جلسات مجلس الادارة والجمعية العمومية دون ان يكون له حق التصويت ، ويكون له او لمن ينتدبه الحق فى الاطلاع على جميع اعمال الشركة ودفاترها ومستنداتها .

بند ١٢ ـ تقدم الشركة ضماناً للقيام بتنفيذ تعهداتها بموجب هذا الاتفاق تأميناً قدره عشرة آلاف جنيه يدفع إما نقداً ، ولا تحتسب له فائدة ، وأما سندات مالية طبقاً لتعليمات المالية نمرة ١٩ سنة ١٩١٩ المرافقة صورة منها لهذا الاتفاق ، واما كفالة من أحد البنوك المحلية المعتمدة يلتزم فيها أن يضع تحت تصرف الحكومة مبلغ ١٠ آلاف جنيه ، تأميناً لتعهدات الشركة .

ولا يرد التأمين سواء كان نقداً أو سندات ، ولا تنتهى الكفالة

إلا بعد انتهاء مدة هذا الاتفاق ، ويخصم من التأمين النقدى مبالغ الغرامات والتعويضات المشار اليها فى الفقرة الأخيرة من البند الثالث من هذا العقد ، ويباع من السندات ما يفى منها بهذه الغرامات أو التعويضات ، وإذا كان الضمان كفالة فيتعهد البنك الكفيل بأن يدفع للحكومة قيمة الغرامات أو التعويضات المذكورة فى ظرف ثلاثة أيام من طلبها .

وتلتزم الشركة تكميل ما ينقص من الضمان بسبب الخصم فى مدة أسبوع من تاريخ التنبيه عليها بكتاب موصى عليه ، وإلا اعتبر هذا العقد مفسوخاً من تلقاء نفسه .

بند ١٣ - إذا أخلت الشركة بتنفيذ هذا التعهد المنصوص عليه فى البند الخامس يفسخ هذا الاتفاق من تلقاء نفسه بدون حاجه إلى تنبيه أو إنذار .

بند ١٤ - فيما عدا الحالة المنصوص عليها فى البند السابق ، يعتبر هذا الاتفاق مفسوخاً إذا لم تقم الشركة بتنفيذ التعهدات الأخرى المشترطة فى الاتفاق فى الموعد الذى تحدده لها الحكومة بانذار يعلن اليها .

بند ١٥ - إذا تكررت مخالفة الشركة للتعهدات المشترطه فى هذا الاتفاق أو الاتفاق التكميلى المشار اليه فى الفقرة الأخيرة من البند الثالث ، يجوز للحكومة أن تنبه على الشركة بانذار لضرورة عدم العودة الى الاخلال بتعهداتها ، بحيث إذا وقعت منها أية مخالفه بعد الانذار يفسخ الاتفاق من تلقاء نفسه بمجرد الاخلال بدون حاجه إلى أى إجراء جديد .

بند ١٦ - فى الأحوال التى توقع فيها غرامات أو تستحق فيها تعويضات تخصم أولا من المبالغ المستحقه للشركة قبل الحكومة . فاذا لم تف بها تخصم من قيمة التأمين ، ثم من أصل مبلغ الاعانة ، هذا مع عدم المساس بما هو مشار اليه فى البند الثانى عشر .

بند ١٧ - فى حالة فسخ العقد يسقط الحق فى الاعانة ، التى تكون مستحقة للشركة عن السنة التى وقعت فيها المخالفة التى استوجبت الفسخ .

بند ١٨ - مدة هذا الاتفاق عشرة سنوات تبدأ من تاريخه .

بند ١٩ - إذا لم يعلن أحد الطرفين الآخر برغبتـــه فى عدم تجديد العمل بهذا الاتفاق قبل نهايته بمدة سنة على الأقل يعتبر الاتفاق مجـــدداً لمدة عشرة سنوات أخرى .

صورة المذكرة التى رفعت إلى مجلس الوزراء

بشأن التعليم البحرى فى مصر فى أغسطس سنه ١٩٢٦

« فى هـذا العصر الذى انصرفت فيه النيه إلى بنـاء كيان الدولة على أحسن النظم وإدخال أرقى الأساليب المتبعة فى ممالك الغرب ، للســير بالدولة فى طريق التقدم والحضارة ، ليس هنـاك مندوحة عن النظر فى أمر اتسـاع نطاق التعليم البحرى فى هذه البلاد ، والتفـكير فى إيجـــاد نواة صالحة لتأسيس بحرية مصريه تنمو مع الزمن ، وتتدرج فى الرقى تبعـــاً لمطالب المستقبل ، وهو عمل لا يزال الحجر الأساسى فيه قائمـاً . ونعنى بذلك وجود مدرسـة صغيرة تشرف عليها الآن مصلحـة خفر السواحل بمركب اليعليم « ديب البحر » بمينـــاء الاسكندرية ، وهـــذه المدرسة ظلت إلى اليوم تخرج ضباطاً بحريين على قدر حاجة تلك المصلحة . لأن عدد الطلاب فيهـا محدود للغاية ، وقد جرت العـادة أن تستخدم مصلحتـا الركائب الملكية ، والموانى والمنائر ، حاجتهما من الضباط البحريين من رجال مصلحة خفر السواحـــل ، المتخرجين فى الأصل من تلك المدرسة ، التى تعد الوحيدة من نوعها فى هـــذه البلاد ، على الرغم مما كان يعترض ذلك من الصعـاب بسبب قلة عدد الضباط البحريين ، قله لا تكاد تـكفى حاجة تلك المصلحة ، فضلا عن ســـعة حاجة هاتين المصلحتين معاً ، ولـكن تذليل تلك الصعاب ، راجع فى مبدأ الأمر إلى قلة عدد بواخر الحـكومة عما هو الآن ، وعما ينتظر فى المستقبل القريب .

وحيال هـــذه الصعاب القائمة الآن والتى ستزداد بطبيعة الحـال كنتيجة لازمة لهذا العجز الحـاضر فى عدد الضباط البحريين ، رأت هذه الوزارة أن خير سبيل للخروج من هذا المأزق الشروع بلا ابطـاء فى اعـــداد الوسائل لانشاء مدرسة بحرية تلائم النظـــام الحديث فى الدولة وتـكفى لسد حاجتها

فى الوقت الحاضر والمستقبل، وتسير على أحـــدث النظم وأرقى برامج التعليم الموضوعة فى بلاد الغـــرب لتعليم فن البحرية من الوجهتين التطبيقية والعملية حتى يتيسر تخريج ضباط أكفاء يبلغون مستوى الضبـاط البحريين الذين يحرزون شهادات من البحرية فى البلاد الأجنبية .

ولهذا شكلت الوزارة لجاناً من صفوة كبار رجال البحـــرية المصريين، للنظر فى تقرير الطرق المثلى لاخراج هذه الفكرة الى حيز الوجـــود . وكانت نتيجة ابحاثهـا أن اتفقت الآراء على وجـــوب التعجيل بانشاء مدرسة بحرية يتولى مقاليـــد ادارتها ضابط بحرى من رجال البحرية البريطانية المستودعين لاتقل رتبته عن رتبـــة القوماندور Commander ويعهد فيهـا بتدريس العـــلوم البحرية الى ضابط بحرى ممن مارسوا فن التدريس من رجال البحرية البريطانية، وأحـــرز شهادة « ماستر على الأقل » ويكون المعلم لفن معرفـة أجزاء السفن (فن الأرمه) من الذين سبق لهم تدريس هـــذا الفن وامتازوا فيه وأحرزوا شهادة ضابط أول بحرى على الأقل .

وقد أشارت اللجنـــة كذلك بأن يكون تعيين هؤلاء بعقود لمدة سنتين على الأقل قابلة للتجديد اذا اقتضى الحـال، ذلك وأن يسير التعليم وفقاً للقواعد التى قررتهـا وزارة التجارة البريطانية، وتمنح الحكومة الطلبة الذين يتخرجون من هذه المدرسة شهادات بحرية وفقاً للدرجات الآتية :

شهادة ضابط ثان . شهادة ضابط أول . شهادة قومندان . شهادة قومندان عال .

واقترحت اللجنـــة على الحكومة أن تسعى لدى الدول الأجنبية فى اعتماد هذه الشهادات أسوة بالدول الأخـــرى حتى يستغنى الحال على ارسال بعثات بحرية إلى الخـارج اكتفاء بالشهادات التى تمنحها الدولة لخريجى هذه المدرسة، وقد أوصت اللجنـــة أن تكون سفينة التعليم للمدرسة الجديدة من البواخر التى تسير بالشراع والبخار من طراز « بريجانتين » حمـــولة الف طن تقريباً، وهو النوع المعروض فى الوقت الحـاضر للبيع فى البـــلاد الانجليزية، وقد لايتجاوز ثمن السفينة من هذا الطراز ١٥٠٠٠ ج بوجـــه التقريب، وحكمه اختيـار هذا الطراز من السفن لأغراض التعليم بتلك المدرسة هو جواز

الانتفاع بها عند الاقتضاء فى أعمـــال المصايد والاحياء المائية مع قليل من التجهيزات ، وقدمت اللجنة مشروعاً سنوياً بميزانية هـــذه المدرسة يقدر بمبلغ ١٥٠٠٠ ج ، ولم تكد اللجنـــة تنتهى من مهمتهـا حتى سنحت للوزارة فرصة ملائمة وهى مرور جناب القبطان ساير قومندان مدرسة وستر البحرية فى انجلترا بثغر بورسعيد فى طريقه الى الهند فأوفدت أعضاء اللجنـــة لمقابلته على ظهر الباخرة ، فتمت المقـــابلة فى التاسع من شهر ديسمبر الماضى ، وعرضت اللجنة عليه اقتراحها وطلبت اليه ارشادها بمعلوماته ، وفى عودته من الهند عرج جنابه على هذه البلاد ومكث فيهـا بضعة أيام درس فيها الموضوع وقـــدم تقريراً مسهباً أبان فيه رأيه وقـــد أرسلت صورة من هذا التقرير إلى وزارة المالية ومجلس الوزراء فى الثامن عشر من شهر يناير المـاضى ، ومن هذا التقرير يتضح أن جنابه متفق مع اللجنـــة فى الرأى عدا بعض نقط معينة منها طراز السفينة التى ينبغى شراؤها بقصد جعلها مركباً للتعليم . وقـــد أشار بأن تكون شراعية فقط ، وكذلك الرواتب التى تعطى للقومندان والمعلمين البريطانيين ، فان المبالغ التى قدرها جنابه لتلك الرواتب تتجاوز تقـــدير اللجنة وغير ذلك من وجوه الخلاف التى لا تتعارض مع جوهر المشروع ، وقد عهدت الوزارة إلى مصلحة خفـــر السواحل ومصايد الأسماك بفحص نقط الخلاف وابداء ماتراه فى شأنها ، فقدمت تلك المصلحة اقتراحاتها وهى فى رأينـــا اقتراحات صائبة لاتختلف عن تقرير اللجنـــة وتقرير القبطان ساير غير اختلاف يسير للغـاية ، وترى الوزارة أفضلية الأخذ بها واعتبارها الأساس الذى يبنى عليه تقدير المال اللازم لاقامة هذا المشروع . على أن الوزارة ترى من قبيل الاحتياط فقط أن الأخـــذ بتقدير القبطان ساير من حيث رواتب القومندان والمعلمين البريطانيين أرجح وأكفل لتحقيق المشروع على الوجـــه الأكمل لما عساه أن يعترض من الصعاب فى الحصـــول على معلمين أكفاء اذا عرضت الرواتب التي قدرتها اللجنـــة وأشارت بهـا مصلحة خفر السواحل . وهذا لايمنع أن تبـــذل الوزارة قصارى سعيها فى الحصول على معلمين بالرواتب التى اقترحتها اللجنة والمصلحة ويسر الوزارة أن تكفل هـذا المسعي بالنجاح .

وقد ختمت المـــذكرة بالاعتمادات التى طلبت لهذه المـــدرسة وهى ١٧٥٠٠ ج٠م . ثمن سفينة التعليم التى تقوم مصلحة خفر السواحـــل بشرائها ونفقات احضارها ومبلغ ١٤٩٣٠ ج٠م ميزانية المدرسة عن سنة ٢٦ و ٢٧ مضافاً اليها مبلغ ٧٠٠ ج فرق رواتب القومندان والمعلمين البريطانيين »

٭ ٭ ٭

وقد مر عام ١٩٢٦ وعام ١٩٢٧ وانقـــضى عام ١٩٢٨ دون أن تنشأ هـــذه المدرسة وقـــد استخدمت طوافة مصلحة خفر السواحـــل كسفينة مدرسية ، لعدم صلاحيتها للسفر فى البحار ، وكان نظام التعليم البحرى المصرى كما قررت المذكرة التى نحن بصددها ، وفق القواعد التى قررتها وزارة التجارة البريطانية ، ولكنه اليوم وفق النظام العسكرى البريطانى

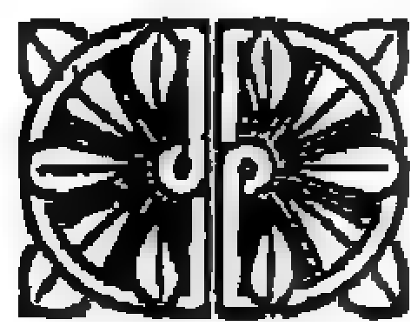
ثم اشترت المصلحة سفينة شراعية صغيرة لتمرين الطلاب .

٭ ٭ ٭

وقبل أن اختم هذا الباب اذكر ان ما قامت به حكومة جلالة الملك فؤاد جدير بالاعجاب والتقدير ويسجل لزعمـــاء النهضة البحرية من كبار رجال هذا الفن فى مصر جهودهم التى يستحقون عليها كل شـــكر من الأمة عامة ومن ضباط البحرية المصرية ورجالها بصفة خاصة .

على أنه مما يجب ذكره اننا لا نزال فى بدء النهضة البحرية ، وان أمامنا من المسئوليات والواجبات الكثير ، مما يعد الوصول اليه أمراً حيوياً لمصر الناهضة .

وترى فى الباب الســـادس ما اتوجه به من الآمانى الى اللجنة البحرية المستديمة بوزارة المالية .



الجزء السادس

مايصح أن تعمله مصر



الجزء السادس

مايصح أن تعمله مصر

لعل هذا الباب هو أدق ما أكتب فى رسالتى هذه المتواضعة ، ولعلى أنجح فى محاولتى الكتابة فيما « يصح أن تعمله مصر » لكى أكون موفقاً فى التعبير عما فى صدور ضباط ورجال البحرية المصرية من رغبات غايتها رفع شأن مصر والملاحة .

ولا يفوتنى أن أذكر هنا أننى لن آتى بجديد فى هذا الصدد ، وأن ما اكتبه هنا قد لا يغيب عن رؤساء البحرية المصرية ، ومن يهمهم أمر مصر والملاحة من مواطنى الأعزاء ، وأعتقد أن فى وضعه هنا فائدة لاشك فيها .

هذا وأرجو أن يتسع صدر اللجنة البحرية لسطورى الآتية : عما يصح أن تعمله مصر، باعتبارها رغبات مرفوعة اليها من ملاح مصرى لا أقل ولا أكثر .

ولقد قرأت فيما قرأت ـ فى هذه الرسالة ـ وفى غيرها ـ أن مصر أول دولة سادت البحار ، وأن فن الملاحة وبناء السفن قد وضعه أجدادنا للعالم أجمع ، واستخدم العالم أيضاً الفلك الذى نقله عنا فى شؤون الملاحة فى البحار ، وأن العلامات الأرضية كالفنارات مثلا ، أولها كانت منارة الاسكندرية ، التى بنيت فى عهد بطليموس قبل الميلاد لهداية الملاحين ، فالملاحة بأكملها ـ باصلها ومصدرها علم مصرى .

ودولة يضع أجدادها فن الملاحة وبناء السفن وتحكم البحار كأول من حكمها فى التاريخ القديم ، ليس هناك مايدعو لمنع أبنائها من أن يكونوا دولة بحرية مهمة فى العالم التجارى ، وهو ما أخذت تعمل له حكومة جلالة الملك فؤاد الأول ، وقد قررت هذه الحكومة السنية وجوب وضع سياسة لبحرية الدولة التجارية .

(السياسة العامة للبحرية المدنية)

حاجتنا إلى لجنة إستشارية فى الشؤون البحرية التجارية

« قرر مجلس الوزراء فى ١٤ يونيه سنة ١٩٣١ إنشاء لجنة بحرية مستديمة لوضع سياسة عامة للبحرية المدنية »

« وقد قرر دولة وزير المالية فى ٢٨ يونيه سنة ١٩٣١ أن تتكون هذه اللجنة من وكيل المالية رئيس ، ومدير عام السواحل ، ومساعد مدير عام مصلحة الموانى والمنائر ، وقومندان عموم بحرية جلالة الملك أعضاء »

هذا مانشرته الجرائد بشأن تأليف لجنة بحرية مستديمة يعهد اليها وضع سياسة للبحرية التجارية ، وهذا مابعث الارتياح والسرور إلى الأمة عامة ، ورجال البحرية بصفة خاصة . فان صحة عزم الحكومة على الأخذ بيد مصر فى البحار قد بدأ للعيان ، وهو شعور جدير بالتقدير والشكر ، ولا سيما وأن الذين قد عهد اليهم أن يديروا دفة سفينة هذه السياسة ، إنما هم الرجال الذين اشتغلوا بمسألة بحريتنا التجارية سنوات عديدة ، وعرفوا ظاهرها وباطنها ، وكلهم ولله الحمد خبير بمهمته من الناحية الفنية والادارية .

على أننى أرغب فى أن أضع السطور الآتية كمثل لما اتبعته الدول الأخرى إزاء إنشاء لجان تتعهد وضع السياسة البحرية التجارية للدولة ، لنرى ظروفهم وتجاريبهم ، ويصح لنا نحن المصريين ، أن نضع لأنفسنا خطة توفر علينا كثيراً من الوقت والتجاريب ، ولتكون بمثابة مشورة ، لنا أن نعمل بها ، ولنا أن نهملها

فان الأمم التى مرت فى ظروف التقدم والتحسين التى لاتزال مصر فى بدايتها ، وجدت انه لكى تضع سياستها لبحريتها التجارية على أساس متين ، لابد لها من التعاون الفعلى المباشر بين هيئات الحكومة وقادة الدوائر التجارية والأعمال على العموم (زراعية وصناعية وغيرها) حتى تشعر دوائر الأعمال بنفس ماتشعر به رجال البحرية ، فيعضدونهم بقلوبهم فى أخراج المشروع وتحقيقه وترقيته واستمرار هذه الترقية أيضاً .

فكانت هذه اللجان مؤلفة من كبار رجال البحرية كما قرر دولة وزير ماليتنا

ثم من الاخصائيين فى الشؤون والصناعات البحرية والتجارية على العموم ، ككبار رجال التصوير ، وكبار تجار الواردات وغيرهم .

وأحيانا كان هؤلاء الأعضاء يتمتعون فى اللجنة البحرية بنفس مايتمتع به البحرى الفنى ، ولهم حق التصويت فى السياسة البحرية التجارية العامة ، وأحياناً كانوا بمثابة أعضاء يكونون لجنة استشارية .

والحكمة الأساسية فى اختيار هؤلاء الاعضاء (من غير موظفى الحكومة) أن لهؤلاء الرجال مزاياتهم الخاصة اجتماعياً ، وهم يمتازون عن الأعضاء من موظفى الحكومة باتصالهم بالهيئات والادارات التجارية ، والشركات البحرية ، والمنافسون لهذه البلاد فى البحار ، ورجال البحرية الاجانب ، وفى استطاعتهم أن يدرسوا من شؤون البحرية التجارية باعتبارها ميدان تجارى أضعاف مايمكن للعضو من الموظفين أن يعلم به ، وهم لذلك يعتبرون عوامل حيوية فى وضع السياسة البحرية التجارية العامة للدولة .

وعدا ذلك فهم يمثلون هيئات تجارية اذا لم تتعهد الفكرة ـ فكرة الاسطول التجارى المصرى بالتعضيد والمعونة الفعلية ـ لايمكن أن يكون لنا أسطول تجارى مهم .

ولذلك تجد أن اللجان البحرية المستديمة قديماً وحديثاً ، فى انجلترا والولايات المتحدة وباقى دول الأرض ، فيها ممثلون للغرف التجارية ، والبنوك ، والماليين على العموم ، وجمعيات الصناعات والنقل ، ومدير البوسته ، ومدير الجمارك وغيرهم ، هذا عدا اللجان البرلمانية المختصة بشئون البحرية التجارية فى الدولة .

وقد يبدو للبعض أن مثل هؤلاء الأعضاء مرغوب فى وجودهم فى اللجنة ، ولكن وجودهم هذا غير ضرورى . ولكن طالما كانت البحرية التجارية يجب أن تكون أمراً يهم الأمة بمجموعها ، لذلك كان اشتراك هؤلاء الأعضاء ضرورياً جدياً .

هذا والمفهوم فى عالم التجارة البحرية أن الرأى الفنى فى البحرية التجارية هو أهون الأمور ازاء انشاء أسطول تجارى واستخدام هذا الأسطول ثم استمرار هذا الاستخدام .

والعوامل المهمة التى تحقق انشاء أسطول تجارى مهم واستمرار أستخدامه، كلها تتوقف على معونة وتعضيد الهيئات التجارية والمالية فى البلد، وبث الحماسة فى نفوس هـــذه الهيئات، واغرائها على التفانى فى سبيل تحقيق هذا الغرض يضمنه أن تهيء لها فرصة الاشتراك الفعلى فى السياسة البحرية التجارية للدولة.

وهنا لا بأس على ما أظن، من أن أكرر لك حكاية الديموقراطية الآمريكية والتعليم البحرى التجارى فى الولايات المتحدة.

وأنت تعلم أن مسألة التعليم البحرى هى أدق مسألة فنية فى شؤون البحرية التجارية، وواجب الاعتراف بأن اشـــتراك غير الفنيين فيها ليس ضرورياً ولكنه لا يضر باعتباره أمر استشارى.

ثم تذكر أن فى دوائر الحكومة الامريكية اخصائيين بحريين يعدهم العـالم حجة فى شؤون البحار، ثم فى دوائر الحكومة وفى لجانهـــا البحرية اخصائيين فى شؤون البحرية التجارية، اشـــتركوا بسهم وافر فى شؤون البحرية التجارية العالمية، ولكن الحكومة الامريكية لم تستأثر بالبت فى موضوع التعليم البحرى التجارى إلا بعد أخذ رأى مؤتمر أهلى ولجنـــة خاصة، وضعت قراراتها على نتيجة اســـتفتاء عام كان عدده ١٧٠٠ اســـتفتاء، بعث به إلى جميع الدوائر التجارية وهيئات النقل.

وهذه الاستفتاءات تلتها رســـائل وخطب ومحاضرات وشروح وبيانات وتساؤل فى جميع أركان الدولة، مما أثار الحماس فى نفس الشعب، وبعض هذه الاستفتاءات كما حدثتك كان مصحوباً بشرح وافر عن حالة التعليم قديماً وحديثاً وترك للقارىء ابداء رأيه من غير قيد.

والغرض الأساسى من هذه الضجة كلهـا، انما هو دعوة الى جميع هيئات التجارة والنقل، ورجال المال والاعمـــال، لكى يشتركوا فى ترقية وتوسيع نطاق بحريتهم التجارية، واثارة عواطف الشعب وحثه وتوجيه فكره وأمانيه الى البحر والبحارة.

هذه هى الأسباب التى تدعو لأن أتقدم إلى اللجنة البحرية المستديمة برجاء النظر فى تكوين لجنة استشارية للشئون البحرية التجارية من رجال التجارة والاعمال فى الأمة،

(برنامج السياســة البحرية التجارية)

لا أشك فى أن اللجنة البحرية المستديمة بوزارة المالية قد وضعت لنفسها برنامجاً إزاء مهمتها وهى آخذة فى تحقيقه .

ولما كنت لا أعلم كغيرى من أفراد هذه الامة ما هو هذا البرنامج البحرى الوطنى ، عنّ لى أن أكتب فى السطور التالية برنامج إحدى الدول ، لعله يكون ذا فائدة للجنة وللذين يهمهم أمر مصر والملاحة .

وقد اخترت الولايات المتحدة مثلا ، نظراً لأن حكومة أمريكا قد أوفدت اخصائيين بحريين فى الشؤون البحرية التجارية الى جميع دول العالم البحرى ، بقصد دراسة سياستها فى البحرية التجارية ، ورفع النتيجة الى وزارة التجارة الامريكية ، وعدا ذلك فقد مثــل اخصائيون أمريكيون آخرون أمريكا فى مؤتمرات النقـــل والملاحة البحرية ، وهؤلاء الاخصائيون قد تخرجوا من مدارس النقل البحرى فى أكبر جامعات اوروباوامريكا، واشتغلوا بالنقل وأموره عملياً . وفى السلكين القنصلى والسياسى الامريكيين اخصائيون فى هذا الموضوع ومن واجباتهم العناية بدراسة السياسة البحرية التجارية لكل دولة يمثلون فيها الولايات المتحدة العظمى

وفى استطاعتنا ، نحن المصريين ، أن نوفر على انفسنا جهداً ونفقات وزمنا ونستفيد بتجاريب دولة الولايات الولايات المتحدة بقدر الامكان (إذ من العلوم أنه لولا أن تجارة امريكا الخارجيـــة تبلغ نحواً من ١٠ ٪ من مجموع تجارتها ، وان ٩٠ ٪ من تجارتها تتداول فى اسواقها المحلية ، اذن لكان اسطولها التجارى اليوم تسعة أمثال بحريتها التجارية الحالية التى هى الثالثة فى العالم التجارى)

(مثل برنامج أمريكا فى السياسة البحرية التجارية)

وابتدأت أمريكا :

اولا - بدراسة تجارتها الخارجية (والبوستة) فدرست تجارتهـــا الخارجية وعملت احصائيات عن الدول التى تتجر معها لايجاد فكرة عن كيفية

استخدام الاسطول التجارى وتوزيع عمله فى النقل الاهلى ، وما يحتمل ان ينقله من التجارة الاجنبية .

ثانياً - تقدير انواع المعونة ووسائل التشجيع

فقد قدرت مبلغ المال الممكن اعطاؤه للشركات والافراد من مواطنيها على سبيل المعونة ، مما قد مر بك فى الجزء الرابع من هذه الرسالة ، وقررت وسائل التشجيع التى مرت بك أيضاً وسأكتب عنها بايجاز

ثالثا - بناء السفن .

وهذا ناله من التشجيع والتنشيط ما أحياه من العدم

رابعاً - التأمين البحرى

وأنت تذكر ماقرأته هنا عن امريكا وغير امريكا فى هذا الصدد (الجزء الثانى من الرسالة)

خامساً - المجلس البحرى الامريكى وقد مر بك فى الجزء الثالث من الرسالة

سادساً - التعليم البحرى التجارى

سابعاً - المركز الجغرافى وكيفية الانتفاع به فى النقل البحرى الدولى .

* * *

تجارة مصر الخارجية ونقل البريد

٩٤٫٠٠٠٫٠٠٠ أربعة وتسعون مليون جنيها
مادفعته مصر إلى الشركات الأجنبية فى نظير نقل تجارتها الخارجية
فى العشر سنوات الماضية

عشر سنوات تعد فترة قصيرة فى حياة الشعوب ، وهذه الفترة القصيرة دفعت فيها مصر أربعة وتسعين مليوناً من الجنيهات للشركات الأجنبية ، فى نظير نقل تجارتها الخارجية ، ثم هذه الفترة القصيرة ، تكفى جداً ، على ما أعتقد ، لأن نرتب أحوالنا فى البحار ، اذا بذل المجهود اللازم فى طريقة ايجابية ، تشترك فيها الأمة ، لتحقيق رغبة جلالة الملك فؤاد الأول حامى ملك مصر ، أن يتبوأ الشعب المصرى مكانه فوق أمواج البحار .

فقد أثبتت احصائيات الحكومة المصرية أن قيمة الصادرات ، قد بلغت

فى العشر سنوات الماضية ٧٠٧ر٣٣٩ر٤٦٨ جنيها وبلغت قيمة الواردات فى هذه المدة أيضاً ٢٧٨ر٩٠٠ر٤٦٩ جنيها .

ولما كان من المسلم به أن سوق النقل البحرى ، كغيره من الأسواق ، يتبع قانون العرض والطلب ، ولذلك فان إجور النقل البحرى ليست ثابتة . وعلى سبيل تقدير ماتتكلفه صادرات مصر ووارداتها بالبحر فقد اعتبر النولون البحرى ١٠٪ من قيمة البضاعة . وهذه النسبة يمكن اعتبارها صحيحة ولاسيما وأن بعض البضائع التى تنقل بين مسافات بعيدة تتكلف أحياناً نولونا اكثر من ١٠ ٪ ، والفرق الذى يزيد فى هذه الحالة يغطى فرق النولون عن البضائع التى تنقل الى مسافات قريبة

وحيث أن قيمة الصادرات والواردات عن العشر السنوات الماضية قد بلغت : (١)

جنيه	
٧٠٧ر٣٣٩ر٤٦٨	قيمة الصادرات
٢٧٨ر٩٠٠ر٤٦٩	قيمة الواردات
٩٨٥ر٢٣٩ر٩٣٨	الجملة
جنيه	(والنولون بواقع ١٠ ٪)
٩٩٩ر٨٢٣ر٩٣	نولون بواقع ١٠ ٪ عن قيمة الصادرات والواردات
٩٣٧ر١٩٧	بوسته (مقربا بقدر الامكان)
٩٣٦ر٠٢١ر٩٤	جملة نولون نقل تجارة مصر الخارجية والبريد فى العشر السنوات الماضية .

فيكون نولون نقل تجارة مصر الخارجية سنويا ونقل البريد هو

جنيه	
١٩٤ر٤٠٢ر٩	عن السنة الواحدة

نعم ليس هناك أى أمة تنقل على مراكبها جميع تجارتها الخارجية وبريدها ، إلا أنها جميعاً وضعت ضمن برنامجها البحرى التجارى نسبة معينة لنقل صادراتها ووارداتها ، مثلا ٨٠ ٪ من الواردات و ٥٠ ٪ من الصادرات ، وهما النسبة

(١) انظر جدول الصادرات والواردات فى الصحيفة التالية .

المتبعة دوليا تقريبا . ثم تنقل جانبا من صادرات أو واردات الدول التي تتاجر معها ، وتنقل جانباً من التجارة الخارجية للأمم التى ليست لها أسطول تجارى

فهذا المقدار السنوى الذى تحاول أن تحددة سـياسة الدولة فى البحرية التجارية بطريق مباشر أوغير مباشر لابد ينعش نولونه الحركة التجارية والصناعية فى البلد ويتسبب فى يسر الأمة ورخاء الفلاح بوجه خاص .

(جدول الصادرات والواردات عن العشرة سنوات الماضية)

	قسم الصادرات بالجنيه المصرى		قسم الواردات بالجنيه المصرى	
عام	قطن	بضائع أخرى	دخان	بضائع أخرى
١٩٢٣	٤٩٥١٦٣٦٩	٨٨٧٠٩٥٨	١٥٠٩٨٦٤	٤٣٧٦٧٠٩٩
١٩٢٤	٥٦٥٥٤٤٩٩	٩١٧٩٤٣٦	١٧٨٢١١٩	٤٨٩٥٤٧٩٩
١٩٢٥	٥١٦٥٩٨٠٦	٧٥٣٨٨٥٦	١٤٧٣٠٠٦	٥٦٧٥١٨٨٩
١٩٢٦	٣٤٣٧٠٨٩١	٧٣٨٨٥٠٠	١٨٥١٦٧٠	٥٠٥٤٨٣٨٩
١٩٢٧	٣٨٩٩٩١٩٢	٩٣٤١٣١١	١٣٥٩٨١٠	٤٧٣٢٥٩٧٥
١٩٢٨	٤٥١٣٧٨٢٣	١١٠٢٧٤٣٣	١٦٠٦٣٤٥	٥٠٤٣٧٦٢٤
١٩٢٩	٤١٣٦١٠٤٠	١٠٣٩٠٩٥٤	١٤٥٤٣٣١	٥٤٦٣٥١٨١
١٩٣٠	٢٣٧٨٨٤٧٤	٨١٥٣١١٨	١١٧٠٦٣٥	٤٦٣١٧٦٩٣
١٩٣١	١٩٦٨٨٠٦٩	٨٣٨٥٥٦١	٩١٤٤٢٧	٣٠٦١٣٧٤٠
١٩٣٢	١٧٨٦٦٦٩٤	٩١٢٠٧٢٣	٨٢٣٠٠٥	٢٦٦٠٢٦٨٦
الجملة	٣٧٨,٩٤٢,٨٥٧	٨٩,٣٩٦,٨٥٠	١٣,٩٤٥,٢١٢	٤٥٥,٩٥٥,٠٧٥

جملة الصادرات فى العشرة سنوات

جنيـــــه

٣٧٨ر٩٤٢ر٨٥٧ القطن

٨٩ر٣٩٦ر٨٥٠ الصادرات الاخرى

٤٦٨ر٣٣٩ر٧٠٧ الجمـــلة

متوســـط قيمة الصادرات السنوية فى العشرة سنوات الماضية

جنيـــــه

٤٦ر٨٣٣ر٩٧١

جملة الواردات فى العشرة سنوات الماضية

جنيـــــه

٤٥٥ر٩٥٥ر٠٧٥ بضائع مختلفة

١٣ر٩٤٥ر٢١٢ الدخان

٤٦٩ر٩٠٠ر٢٨٧ الجمـــلة

متوســـط قيمة الواردات السنوية فى العشرة سنوات الماضية

جنيـــــه

٤٦ر٩٩٠ر٠٢٩

(هل يدفع الفلاح نولون النقل)

وبمناسبة ذكر الفلاح المصرى وامكان استفادته من الملاحة ومنشآتها اذكر انه :—

يكاد يجمع ثقاة الباحثين فى شؤون النقل، أن الفلاح يدفع النولون فى حالتى الصادر والوارد، ويمكنك أن تعتبر أن هذه النظرية منطبقة على حالة تجارتنا الخارجية، أو بمعنى آخر، اننا ندفع نولونها فى حالتى الصادر والوارد.

أما فى الوارد فظاهر جدا اننا ندفع نولون الواردات باعتبارنا مستهلكين، وأما فى حالة الصادر فانه يتحتم علينا أن نتحمل تضحية تتناسب مع نولون النقل فيما اذا صدرنا حاصلاتنا الى جهات بعيدة ينافسنا فيها مصدر آخر من دولة اجنبية، وهذا ما قصدت به حكومة ايطاليا من رفع نولون النقل على البيض المصرى الى ايطاليا، وهو المثل الذى تكرر ذكره عمدا.

وهذا عدا ما يمكن أن تفتحه بحرية الدولة التجارية من اسواق اجنبية للحاصلات المصرية، وعلى ذلك ترى جليا أن رخاءنا يتوقف فى نهاية تحليله على بحريتنا التجارية الى حد كبير.

* * *

٩٫٤٠٠٫٠٠٠ جنيه مصرى

تكاليف نقل صادرات مصر ووارداتها والبريد سنوياً

أكثر من ايرادات اكبر مصالح الحكومة سنوياً بما فيها الجمارك (ما عدا الدخان)

حدثتك فى الصحف الماضية أن جميع الدول البحرية قد وضعت لأسطولها التجارى سياسة تقضى بأن تنقل هذه الأساطيل نسبة مئوية من الصادرات والواردات، وانها باتباع هذه السياسة وبمجموع ما تنقله للدول الأخرى وللائى ليس لهن اسطول تجارى تحاول أن يبلغ محمول ما تنقله نحواً من ١٠٠ ٪ من صادراتها ووارداتها.

لذلك ترى أن مصر تخسر سنوياً نحواً من ٩٫٤٠٠٫٠٠٠ جنيه لعدم

اشتغالها بنقل تجارتها الخارجية ، وبمقارنة هذا المبلغ المقرب جدا الى ما يمكن أن تستفيد به البحرية التجارية المنظمة سنويا بأيراد اكبر مصالح الدولة ايراداً نرى

اولا : ـ ايراد مصلحة الأموال المقررة

	سنة ١٩٢٩	سنة ١٩٣٠	سنة ١٩٣١	سنة ١٩٣٢
	جنيه	جنيه	جنيه	جنيه
اموال اطيان	٥ر١٢٨ر٠٦٠	٥ر٢٤٥ر٠٠٠	٥ر٢٤٧ر٠٠٠	٥ر١٩٧ر٠٠٠
عوائد املاك	٨٣٧ر٤٨٠	٩١٣ر٠٠٠	٩٤٠ر٠٠٠	٩٧٠ر٠٠٠
	٥ر٩٦٥ر٥٤٠	٦ر١٥٨ر٠٠٠	٦ر١٨٧ر٠٠٠	٦ر١٦٧ر٠٠٠

فاذا اعتبر ايراد سنة ١٩٣١ أساسا للمقارنة وهو اكبر ايرادات السنوات الاربع الماضية وقد بلغ ٦ر١٨٧ر٠٠٠ جنيه ، وقارنت هذا المبلغ بنولون نقل التجارة الخارجية والبريد السنوى عن السنوات العشر الماضية ، وقد بلغ ٩ر٤٠٠ر٠٠٠ جنيه سنوياً ، رأيت ان هذا النولون يعادل ايراد اموال اطيان الدولة وأملاكها مرة ونصف تقريباً .

ثانيا : ـ مصلحة سكك حديد الحكومة

	جنيه	جنيه	جنيه	جنيه
اجور ركاب	٢ر٩٣٠ر٩٧١	٢ر٨٨٠ر٠٠٠	٢ر٦٠٠ر٠٠٠	٢ر٠١٦ر٥٢٠
احور بضائع	٣ر٩٧٩ر٣٦٦	٤ر٠٠٠ر٠٠٠	٣ر٦٠٠ر٠٠٠	٢ر٧٠٠ر٠٠٠
متنوعات	١٢٨ر٥٥٨	١٢٠ر٠٠٠	١٠٠ر٠٠٠	١٣٨ر٠٠٠
الجملة	٧ر٠٣٨ر٨٩٥	٧ر٠٠٠ر٠٠٠	٦ر٣٠٠ر٠٠٠	٤ر٨٥٤ر٥٢٠

كذلك من الاحصاء الواضح اعلاه نجد أن اكبر ايرادات سكك حديد الحكومة فى السنوات الاربعة الماضية كان فى سنة ١٩٢٩ ، فلو فرض ان ايراد السكك الحديد سيتحسن فى السنوات المقبلة الى ما كان عليه فى سنة ١٩٢٩ وهو مبلغ ٧ر٠٣٨ر٨٩٥ كان مع ذلك دون النولون الذى تتكلفه مصر فى سبيل نقل تجارتها الخارجية والبريد وهو مبلغ ٩ر٤٠٠ر٠٠٠ جنيه وهذا يزيد عن ايراد السكك الحديد بنحو مليون وربع من الجنيهات

ثالثا : ـ مصلحة الجمارك

	١٩٢٩	١٩٣٠	١٩٣١	١٩٣٢	
	جنيه	جنيه	جنيه	جنيه	
رسوم واردات	٥,١٠٨,٠٥٩	٣,٨١٠,٠٠٠	٥,١١٠,٤٠٠	٥,٩٣٣,٠٠٠	
« صادرات	٠,٤٧٣,٦٧١	٠,٤٢٥,٠٠٠	٠,٧٧٠,٠٠٠	٠,٦٤٥,٠٠٠	
« الارضية	٠,٧٩٧,٤٣٣	٠,٧٦٨,٠٠٠	٠,٥٧٨,٦٠٠	٠,٥٧٨,٠٠٠	
ايرادات متنوعة	٠,٢٢٩,٨٤١	٠,٢٠٠,٠٠٠	٠,٢١١,٠٠٠	٠,١٨٧,٠٠٠	
رسوم استهلاك	٠,١٣٢,٨٨٨	٠,١٤٦,٠٠٠	٠,٥٩٦,٠٠٠	٠,٥٩٢,٤٠٠	
الجملة	٦,٧٤١,٨٩٢	٥,٣٤٩,٠٠٠	٧,٢٦٦,٠٠٠	٧,٩٣٥,٤٠٠	
تنزيل مسموحات	٠,١٩٥,٣٨٦	٠,١٥٨,٠٠٠	٠,٢٨٧,٠٠٠	٠,٣١٢,٧٠٠	
جملة	٦,٥٤٦,٥٠٦	٥,١٩١,٠٠٠	٦,٩٧٩,٠٠٠	٧,٦٢٢,٧٠٠	
الدخان	٦,٧١٦,١٥٨	٤,٨٠٠,٠٠٠	٦,٠٠٠,٠٠٠	٥,٥٧٠,٠٠٠	
الجملة بما فيها الدخان	١٢,٢٦٢,٦٦٣	٩,٩٩١,٠٠٠	١٢,٢٩٧,٩٠٠	١٣,١٩٢,٧٠٠	الجملة

وهكذا نرى أن نولون التجارة الخارجية المصرية يزيد بكثير عن كبرى المصالح المصرية بما فيها مصلحة الجمارك (ماعدا الدخان)

* * *

عراكنا التجارى فى سبيل الحياة

ترى من المقارنات السابقة أن تجارة مصر الخارجية ونولونها امر عظيم الأهمية لمصر، وان هـذه التجارة عبارة عن تجارة بحرية، لأن تجارتنا مع فلسطين بسيطة جـدا وهى الأقليم المجاور لنا تقريبا، وكل هذه التجارة تنقل فى البحر، وهذا كله لم يغب عن اللجنة البحرية المستديمة، وعلى المشتغلين بشئوننا البحرية من خيار المصريين.

على أن الباحث فى أمر شئوننا التجارية لا يرتاح الى العلم بأن كل سفننا المصرية الحالية لا تتعدى سبع مراكب، بينما أن هـذه التجارة واسعة النطاق وهـذا يدعوه الى ان يأمل ان يزيد اولو الأمر سرعة البت فى امور البحرية التجارية، وأن يضاعفوا مجهوداتهم.

وهذه الرغبة تصبو الى غرض ابعد مدى من نقل نسبة كبيرة من تجارتنا الخارجية ، ذلك لأن البحرية التجارية سوف تفتح اسوقا جديدة للحاصلات المصرية الحالية والمستقبلة .

وانت لا تزال تذكر قصة البيض المصرى فى اسواق ايطاليا وقرار شركات البواخر الايطالية ، وهو المثل الذى يجب أن يتخذ قياسا على باقى منتجاتنا فى الحال والاستقبال .

ومن الظريف جدا ان تقترح احدى جرائدنا المصرية بمناسبة هذه القصة على رجال الصادر ، ان يصرفوا النظر عن الاسواق الايطالية وأن يولوا وجههم نحو اسواق اخرى لم تتفضل هذه الجريدة بالارشاد اليها .

وهذا الحل الذى ارتأته هذه الجريدة غير عادل بالمرة وهو غير عملى ، فان نظام البيع والشراء يدعو الى معالجة الاسباب التى تصادفك فى طريقك لكى تصرف بضاعتك بدل الهروب من السوق .

والحل الحكيم ، هو ان تكون لنا مراكب تنقل بضاعتنا باجور معتدلة (تمكنا من المزاحمة التجارية) .

وتعتبر المكافآت والاعانات التى تعطى للشركات البحرية المصرية نوعا من تموين الصارورات المصريه على نحو ما فعلت دول الغرب .

فقد دلت التجارب على ان البحرية التجارية عامل قوى فى تصريف منتجات البلاد ، ويضربون فى ذلك مثلهم « Trade Follows The Flag » (تتبع التجارة سير علمها) وليس هذا القول مبنيا على حكم العاطفة ، بل لأن معظم المراكب الأجنبية تحاول ان تضع العراقيل فى سبيل صادراتنا .

وذلك لأن عددا عظيما من شركات الملاحة الأجنبية تعطيها حكوماتها مكافآت مادية سنوية ، ويديرها رجال يهمهم ترقية صناعاتهم وتجارتهم الاهلية ويشعر هؤلاء بأفضلية صرف النظر عن نقل بضائع اجنبية لايتفق رواجها مع سياسة بلدهم الوطنية

وعدا ذلك فانت تعلم أن العالم كله قد أعد حملات تجارية بدلا من الحملات العسكرية التى عجزت عن تحقيق مطامعه ، واليوم هو أنسب الظروف لمصر

أن تعد عدتها ، وتقوم بنصيبها فى هذا العراك متتبعة سير الامم المتقدمة .

غير ان عراك هـذه الأمم سوف يكون فى سبيل المجـد والثروة والنفوذ ، واما مصر فسيكون عراكها فى سبيل العيش فقط .

والحملات التجارية من غـــير سفن تشبه تماما ان تطلب الى محاربيك اثناء الحرب ان يحملو لك عـلى مراكبهم مدافعك وذخـيرتك الى بلادهم او البلاد المجاورة لهم لكى تحاربهم بها هناك .

* * *

(فى ترقية بحريتنا التجارية تعجيل نشر الصناعات المصرية)

ازدياد عدد السكان المطرد فى مصر

عالج كثيرون من كتابنا مسألة ازدياد عدد السكان المطرد فى مصر وعلاقته بحالة مصر الاقتصادية فى المستقبل وقد وفوا الموضوع حقه وزيادة !!! ولـكني أحاول هنا أن احدثك عما لابد لمصر من الوصول اليه فى ميدان الصناعة بحكم زيادة عدد السكان ، وعلاقة ذلك بالسفينة ، وهذا الحديث ليس موضوع امل او تخمين ، بل هو حقيقة معروفة فى ميدان البحث والدراسة

فان سهولة ورخص النقل البحرى للمواد الخام من مملـكة الى اخرى مضافاً اليها رخص اجور العمال فى مصر ، والعامل الانسانى ـ وهو العراك فى سبيل الحياة ـ ذلك كله سوف يجعل من مصر امة صناعية رغما عن أنفها !!

وقد بحث العلامه الدكتور سمث Dr. J. R. Smith أستاذ علم الجغرافيا الاقتصادية بمدرسة إدارة الاعمـــال بجامعة كلومبيا بنيويورك موضوع اضطرار الأمة لأن تـكون صناعية بحـكم عدد السكان فى أحد كتبه المقرر بالجامعة فقال :

« لامفر من أن يتمكن اثنان يسكنان ميلا واحداً مربعاً أن يعيشا بوسائل تختلف تماما عن الوسائل التى يتخـذها مايتان يسكنون ميـلا مربعاً واحـداً فى نفس الجهة ، فأن السكان القليلين المتباعدين يكتفون بالمنتجات الخام الطبيعية أوغير الطبيعية التى تحتاج إلى اقل جهـــد ، بينما ازدحام السكان الذين يملـكون خامات قليلة بالنسبة المئويه لعدد السكان (Percapita) يجب عليهم لـكى

يعيشوا أن يصنعوا هذه الخامات القليلة إلى حد كبير يكسبها قيمة جديدة .

فعند اكتشاف الأحراش (الغابات) مثلا ، إذا سكن فرد ميلا أو اثنين أو ثلاثة اميال ، يمكنه ان يعيش فى حالة مرضية بأن يصطاد الحيوانات ذات الفراء ويجمع الأعشاب والثمار والصمغ ، اما إذا سكن نفس هذه المساحة سكان اكثر عدداً فأول مايعملونه انما هو قطع الأشجار ويبعها للمشتغلين بتجارة الأخشاب والوقود والمبانى .

وإذا سكن سكان قلائل سهلا مكشوفا فأنهم يستخدمون انفسهم فى رعى الغنم والماشية ويشتغلون فى تصدير الأصواف والجلود والحيوانات ، فأذا زاد عددهم ، وكانت الحالة الجوية مناسبة ، فأنهم يحرثون مستوى السهل حرثا بسيطا ويزرعونه غلة يصدرونها إلى جهة سكانها اكثر عدداً أو فى حاجة إليها

وهذا بالاختصار هو شرح التجارة العظيمة التى راجت فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر، فعندما هاجر الأوروبيون إلىالولايات المتحدة الأمريكية وسكنوا الأاضى الواسعة الخالية ، اشتغلوا بزراعة القمح وصدروه إلى أراضى اكثر انتاجا فى أوربا ، وصدروا منتجات البان إلى جهات أوروبية تنتج ماشية خيراً من الماشية الامريكية يومئذ ويصنعون منتجات البان خير من نظيرتها فى امريكا يومئذ ايضاً ، ثم صدروا الأخشاب إلى جهات اوربيه كانت عنايتها بالغابات خير من نظيرتها فى امريكا يومئذ ايضاً ، وذلك كله لأن هذه الجهات الأوروبية التى صدرت إليها الحاصلات الآنفة الذكر كانت مزدحمه بالسكان ، وكانت نسبة الأنتاج بالسبة إلى عدد السكان تدعو إلى ذلك .

وهكذا كان يعامل المهاجر الألمانى أهله وبنى جلدته فى المانيا ، والاسكنديناقى اجداده الانجليز فى بلادهم على الاعتبارات الآنفة الذكر ، حتى كنا نحن الأمريكيين نستصدر من أوربا منتجات من نفس المواد التى تنتجها بلادنا ولكنها كانت تمتاز على نظيرتها هنا بجودة صناعتها ، واليوم نصدر القطن الخام وتستورد المصنوعات القطنية الدقيقة « Laces » ثم نصدر

كتل الأخشاب وألواحها ونستورد الأخشاب المنحوته من سويسرا ومنطقة الغابات السوداء فى المانيا، ثم نصدر الجلود، ونستورد الجلود الجميلة المدبوغة فى فرنسا والمانيا، واليوم نبيع أيضاً القضبان الصلبية والنحاس الخام ونشترى ادوات القطع كالسكاكين وغيرها المصنوعة فى انجلترا والآلات الفنية المصنوعة فى السويد، ولولا أن الحرب العظمى اضطرتنا (الامريكيين) إلى أن نعتمد على الصناعات التى نصنعها لكانت الصناعة الامريكية دون مكانتها الحالية، وقد كنا نرسل القطران إلى المانيا ونشترى العقاقير المصنوعة من القطران.

وكذلك لازدحام عدد السكان فى المنطقة الصناعية فى أوربا غرب ڤينا وبرلين تأثيره وقيمته فى التجارة المتداولة فى بحر البلطيق والبحر الأسود، وهذه المناطق الصناعية قد صدَّرت إلينا وإلى شرق أوربا المنسوجات الصوفية والقطنية والحريرية، والماكينات على اختلاف انواعها، والصناعات الحديدية والآلات القاطعة، والجوارب والدنتله، وآلاف من المنتجات التى تحتاج إلى عمل كثير (يدوى وغير يدوى) وكمية قليلة من الخامات التى تنتجها هذه المناطق.

وفى عهد الرومان أرسلت فرنسا وغرب أوربا إلى روما الماشية والأخشاب والطعام والمماليك والرقيق على سبيل تبادل بضائع روما الثمينة، واليوم قد انعكست الآية (فيما عدا الفحم البريطانى) بين ايطاليا وانجلترا.

وأكبر مثل أضربه لك الآن هو مثل الولايات المتحدة الامريكيه والمانيا، فقد كانتا أعظم سوق للصناعات البريطانية وقد عنيتا بالصناعة وانتجتا مثل صناعة بريطانيا، واصبح كلاهما منافس خطر على انجلترا.

وهذا التماثل فى عدد السكان والصناعات مصحوب خطوة بخطوة بالاستغناء عن الصناعات التى يهبط مبلغ الحاجة إليها تدريجيا، ففى الأجيال القلائل الماضية كانت امريكا تستورد الحديد والصلب من انجلترا، واليوم تصدر إليها احياناً هذين الصنفين، واستغنت تدريجياً عن واردات أوربا من الصناعات القطنية والكيماوية، نتيجة للتطور الصناعى الذى قادنا اليه

ازدياد عدد السكان وضرورة وجود اعمال لهم ، وكذلك فى ميدان الزراعة فقد استغنت أمريكا بحاصلات كاليفورنيا وفلوريدا عن حاصلات بلاد البحر المتوسط .

ومصر اليوم فى أول مرحلتها الصناعية التى مرت بغيرها من الامم ، وسوف تستطيع المصانع المصرية فى المستقبل القريب ان تستخدم الجهازات التي تخلق الجو الصالح لكل صناعة فى العالم ، من برودة ورطوبة وحرارة وغيرها من تغيير درجات الحرارة وحفظها عند حد معين كما هو الحال فى معظم العمارات الحديثة بأمريكا اذ أصبح ذلك أمراً ميسوراً

والمواد الخام يمكن أن تنقلها سفن مصرية باجور تعود ثانيا الى ميدان العمل التجارى والصناعى فى المملكة المصرية

وعلى ذلك ففى ترقية بحريتنا وتوسيع نطاقها تعجيل فى نشر الصناعات المصرية وزواج تجارة مصر الخارجيه .

* * *

(مستقبل فن بناء السفن فى مصر)

يهمنى أن احدثك فى السطور التالية عن مستقبل فن بناء السفن فى مصر ، وهذا الحديث اوجهه اليك كفكرة تنقل اليك معلومات عن بناء السفن كعمل من الاعمال الكبرى ، وأما صناعة السفن كفن ، وهندسة بناء السفن كعلم فليس هنا مجالها

والغرض الأساسى والوحيد من هذه الكلمة ، انما هو أن أنقل اليك فكرة علّها تكون ذات فائدة فى انشاء وترقية بناء السفن فى المملكة المصرية

حقاً أن المصريين القدماء هم أول من انشأ هذه الصناعه في مصر ونقلها عنهم العالم ، ولكن هذا البناء كان من خشب السنط

ولما انتشرت صناعة السفن من الحديد والصلب ، انتشرت معها فكرة « ان الامم التى ينقصها الفحم والحديد » لايمكنها أن تعمل فى ميدان الصناعات بوجه عام وبناء السفن بوجه خاص ، حتى قيّض الله للناس بمثل اليابان وإيطاليا وغيرهما من الامم التى برهنت على ان هذه الفكرة مبنيه

على غباوة لاشك فيها ، ثم جاءت الولايات المتحدة فأكدت بدورها أن الحاجة تفتق الحيلة .

وقد كان من حسن حظى أن قمت برحلة علمية فى سبتمبر سنة ١٩٣٢ وزرت منطقة بناء السفن فى « فيلادلفيا » وغيرها بقصد التمرن على فحص البواخر أثناء بنائها لتطبيق ذلك على هندسة بناء السفن كجزء من برنامج بعثتى فى أمريكا ، وهنا مرت بى فرصة سعيدة أيدت ما كان يدور بخلدى من امكان نجاح صناعة السفن فى مصر ، وهذه الفرصة هى موضوع حديثنا

مصانع بناء السفن . Pusey & Jones

ففى يوم ٧ سبتمبر سنة ١٩٣٢ زرت (Mr A. G. Spiegelhatter) مدير البحرية والمصانع التابعة لشركة (Pusey & Jones) بمدينة ولمنجتون (مقاطعة دلوير) وتصادف انه لم يكن لدى الشركة سفن فى احواض البناء وقد أسف الرجل لذلك ، وقال أن شركته قد تعاقدت مع مصلحة المنائر الامريكية على بناء سفينة سوف تستخدم فى أعمال تلك المصلحة ، وان ادارة التصميم قد فرغت تقريبا من عملها ، ولذلك يمكننى أن أزور هذه الادارة وكلف (Mr Brown) مدير هذه الادارة تليفونيا أن يقوم بذلك ثم يصحبنى فى زيارة كل اجزاء مصانع الشركة

وتصادف أن المستر براون هذا ، كان موظفاً بمصانع بناء السفن باسكتلندا واشترك فى تصميم عدة سفن نيلية لشركة توماس كوك ، لاستخدامها فى النيل وكذلك عدة سفن لحكومة السودان المصرى الانجليزى .

وقد «قال المستر براون» أنه يذكر هذه السفن بصفة خاصة لانهم كانوا يكلفونه بملاحظة أن عمق مياه النيل قليلة فى بعض اجزائه ، وكان عليهم أن يضعوا تصميما خاصاً يلائم هذه الحالة ، وأن يبنوا فى قاع السفن أجزاءا إضافية سميكة لتقويتها ، ثم قال أيضا ان باخرة المنائر الامريكية التى انتهى من تصميمها ، ذكرته بسفن النيل على سبيل التباين . فان سفينة النيل كان يقوى قاعها . وسفينة المنائر هذه يقوى سطحها لانها أعدت لنقل العائمات وغيرها

على ظهرها . وعلى سبيل التماثل ، لان السفينتين عمقهما قليل ، لان هذه النقالة ستسير فى مياه قليلة العمق وفى الانهار .

وبعد زيارة المصانع والانتهاء من الحديث الفنى علمت أن الشركة تبنى كل شيء فى السفن ماعدا الغلايات فانها تبنيها فى مصانع أخرى كبيرة ، وهى تبنى أيضاً أجزاءاً من مراكب تبني فى شركات أخرى ، وأما الاوقات التى لا تبنى فيها سفن ، فتبنى آلات لصناعة الورق وغيره لكى تظل عاملة .

ثم فاجأنى المستر براون بسؤاله : « متى تبنى مصر سفنها فى أحواضها المصرية ؟ » فسألته « وأنى لمصر أن تبنى سفنها وهى ينقصها الفحم والحديد ؟ »

فأجابنى الرجل : أن الفحم والحديد لم يقفا فى سبيل دولة رغبت فى انهاض صناعتها البحرية وغيرها من الصناعات ، وعندك مثل الولايات المتحدة الامريكية فهى تملك مصانع عظيمة الشأن لبناء السفن فى الشاطىء الغربى الامريكى حيث لا يوجد لا حديد ولا فحم ، وتستورد هذه المصانع فحمها وحديدها من شرق أمريكا ، وأقرب مورد لها هو منطقة شيكاغو ، وتتصل بها بالسكة الحديد ، ويكلفها نقل الحديد والفحم بالسكة الحديد من هذه المنطقة الى غرب امريكا ، أكثر مما يكلف مصر نقل فحمها وحديدها الخام من أوروبا .

ثم تحدث عن عدم صلاحية حوض الشركة لتعويم الباخرة كما يجب ، وقال أنهم لذلك يستعملون آلات مساعدة لتعوّم السفن لأول مرة

مصانع بناء السفن The Sun Shipbuilding Corp.

وكان يوم ٨ سبتمبر معد لزيارة هذه المصانع بمدينة « Chester » لنفس الغرض الذى من أجله زرت المصانع السابقة ، وقد كلف مديرها « المهندس Mr. Fred. S. Weylis » بمصاحبتى فى زيارة المصانع ومساعدتى فى المهمة التى جئت من أجلها

وكانت أول جملة قالها الرجل بعد التعارف أن « قد انقضى عهد بناء السفن وأصبح العالم مشغولا ببناء الطائرات . فأجبته بأن ذلك صحيح ، ولكن على سبيل الاطمئنان أذكر أن الخشب والاسمنت والفحم والزيوت والبضائع الصّبة

على العموم لن تزاحمنا فيها الطائرات ، وقد نترك بعض الركاب والبريد والبضائع الثمينة للطيارة ، ولكن ماعدا ذلك فعلينا نقله .

وبعد زيارة السفينتين « قطار نيويورك البحرى » « وقطار هافانا البحرى » اللذين سأحدثك عنهما فى موضع آخر من هذه الرسالة علمت :

أولا ـ أن هذه الشركة تشترى الحديد والصلب الخام وتجهزهما فى مسابكها وتسييرهما من مكان الى آخر حتى تخرج كلها عبارة عن سفينة « Uniform System »

ثانياً ـ قد تخصصت هذه الشركة فى بناء بواخر نقل الزيوت وبواخر البضائع

ثالثاً ـ اذا لم يكن لدى الشركة سفنا للبناء تشترى سفنا قديمة وترممها وتتاجر فيها .

* * *

وفى يوم الجمعة ٩ سبتمبر سنة ١٩٣٢ زرت عدة مصانع صغيرة فى « Camden » وهذه المصانع مخصصة فى بناء السفن الصغيرة والقوارب الكبيرة ذات المحركات والقاطرات الكبيرة وغيرها من العائمات الصغيرة

ولا تشترى هذه الشركات خامات، بل تشترى المعادن المصنوعة لتستخدمها فى بناء سفنها .

☼(شركة مصانع **John Mathis**)☼

وفى ١٢ سبتمبر زرت مصانع « جون ماثس » وقد كلف المدير العام السكرتير العام بمساعدتى فى مهمتى .

وأول ماذكره السكرتير هو : أن هذه الشركة مع صغرها قد استطاعت أن تنافس أكبر المصانع البحرية فى الولايات المتحدة ، حتى فى أشد الاوقات حروجة ، وذلك لأن لإدارتها سياسة « يجب أن يعمل كل رجل فى خدمتها وأن يبرهن على أن خدمته للشركة مثمرة والا وجب توفيره »

وقد كلف « Mr. J. Trumy » مدير التصميمات بمصاحبتى أثناء زيارة المصانع وادارة التصميمات وغرف الرسم وقسم اليخوت البحرية

ومن أجمل اليخوت الصغيرة التى رأينها ، قطع خشبية غاية فى الاتقان

والأبهه وهنا قال المستر « ترمى » لابد أن مصانعكم تخرج خيراً من هـذا لنقل الركاب فى النيل ؟ فلم أجبه ، فواصل الرجل حديثه ، وقال أننا نبني الآن قطعتين لخدمة خفر سواحل الولايات المتحدة ، وقد كلف المدير العام المساعد وهو شقيق المدير العام « Mr G Tayler » مدير الورش ومراقب العمل بمصاحبتى لزيارة قطعتى خفر السواحل « Argo » و « Galeta »

وبعد التباحث فى بنائهما من الناحيـــة الفنية وامكان اعدادهما بطريد واستخدامها فى مطاردة الغواصات تحدثنا عن اعمال الشركة

وهـذه الشركة تبنى كل الســفن ماعدا الماكينات فانهـــا تبنى فى مصانع أخرى .

(النتيجـــة)

وقد أحصيتْ الحرف والصنائع المتعلقة ببناء السفن وتشتغل بها الشركات والافراد فوجد أنها تربو علىماية فرع من الصناعات

وعلى ذلك فمن وقت استعمال المواد الخام إلى اخراج السفن تشـترك مايتا صناعة فى الدولة وتستفيد منها بقدر اشتراكها

والنفقات المنصرفة فى اخراج هذه المواد واعدادها تكون نحواً من نصف تكاليف الباخرة ونفقات العمل واجور العمال تكون نحواً من ٨٠ ./. من ثمن تكاليف السفينة ، نصفها فى مصانع بناء السفن ونصفها فى المصانع الأخرى

وهكذا ترى أننا فى أشد الحاجة الى صناعة بناء السفن فى مصر . فان نقص المواد الخام لم يعق لا ايطاليا ولا اليابان من انشاء مصانع بناء السفن .

ولمَ اضرب المثل بالولايات المتحدة الامريكية على شواطىء الباسفيكى وإيطاليا واليابان ، وعندنا مثل ملموس فى مصر ـ مثل محيى مصر (محمد على باشا)

(بناء السفن فى عهد محمد على باشا)

وكان ينقص مصر الخشب التى كانت تبنى منه السفن فى عهد ساكن الجنان المغفور له (محمـــد على باشا) ، كما ينقصنا اليوم الحديد الذى تبنى منـه باخرة

اليوم ، ولكن محمـــد على باشا كغيره من ملوك الارض له فضل على السفينة وصناعتها ، فقد نالت من عناية عزيز مصر مارفع من شأنها فى مصر .

واليك ماجاء فى رسالة سمو الأمير الجليل عمر طوسون عن البحرية المصرية فى عهد محمـــد على باشا : « ولما كانت الدونما الأصلية احرقت فى واقعة موره ، اهتم العزيز بايجاد سفائن جديدة أخرى لتعزيز قوته البحرية ، فوجه عنايته أولا لتشييد دار صناعة مهمة مع ما تحتاجه من المعامل والمصانع لانشـــاء وترميم السفائن » .

« وكان الشروع فى ذلك ســـنة ١٨٢٦ واشتغل العساكر فى بنائها وتمت سنة ١٨٢٩ وشحنها بالآلات والادوات وأحضر لها فى سنة ١٨٣١ من مدينة طولون مهندساً ماهراً يدعى سريزى ، جعله باشمهندساً ورقاه الى رتبة البكوية وهاك اسماء الورش والمصانع بدار الصناعة المذكورة :

(١) ورشة التيلة لعمـــل الحبال .
(٢) « الحدادين لصناعـــة الحديد
(٣) « القلوع لعمل الشراعات .
(٤) « السوارى لصناعة الساريات .
(٥) « البوصلات والنظارات لعمل ذلك .
(٦) « الدكانه لصب الآلات .
(٧) « البويه لصناعة الدهانات .
(٨) « المخرطه لعمل البكرات وغيرها .
(٩) « الترزيه لعمل السناجق والأعلام .
(١٠) « الفلايك لصناعة الزوارق .
(١١) « النجارين لصناعة النجارة اللازمة للسفن .
(١٢) « الطولمبات لصناعة الطولمبات .
(١٣) « القلافطيه لقلفطة السفن .
(١٤) « البورغوجيه لثقب الأخشاب .
(١٥) « مخازن الزخائر والمهمات الحربيه » .

« وكان بدر الصناعة المذكورة خمسة قزاقات أى مزلقـــانات لصناعة السفن ، واهتم سريزى بك المذكور مع الحاج عمر مهندس الترســـانة القديمة بتعميق البحر من ناحية الترســـانة الجديدة ، حتى صيراه فى عمق كاف لرسو أكبر السفن الحربية . ورتبوا لها الصنـاع من كل نوع ، وكانوا تحت ملاحظة الحاج عمر المذكـور ، وكان لهذا الرجل استعداد ومعرفـــة طبيعية غريبة فى بناء السفن . وقد تمكن فى السنة الأولى من إنشاء سفينة من نوع القبان »

« وجلب العزيز كثيراً من شبان المصريين من جميع المديريات لتعليمهم صناعة عمل السفن ، وما يلزم لها من الآلات ، ووزعهم على المعامل ، فاختص كل جماعة منهم بفرع من فروع إنشـــاء السفن ، ونبغ كثير منهم فى هذه الأعمال حتى بلغوا درجـة عظيمة ، وحصلت مصر بهم فى زمن قليـــل على عدة سفن حربية ، وعوضت بها أساطيلها التى فقدت فى واقعـــه فوارين ، بل وزادت قوتها البحرية أضعاف ماكان لهـــا ، وشيدت عدة من السفن المسماة نصف قرصان أو « ميزة قرصان » ، فتوافرت لديها أســـباب النقل والحمل ، وخصصها لنقل ما يلزمها من الأخشاب ـ وغيرها ، وكان بعضهـــا يشتغل بالتجارة ، والحاصل ان صناعة إنشـــاء السفن بالاسكندرية وصلت لدرجة تضارع فى الجودة والمتانة سفن أعظم البلاد الاوروبيـــة ، وصار فى إمكان مصر صناعة كل ما تحتاجـه سفن الدونما (كل هـذا قبل أن يحصـــل على تصريح من الحضرة السلطانيـه يجيز له قطع الأخشـــاب اللازمة من غابات الأناضول) .

« ولما تحصل العزيز على تصريح من الحضرة السلطانيـــه يجيز له قطع الأخشـاب اللازمه من غابات الأناضول ، عـــين لذلك الصناع والعمال تحت أمرة كل من الحاج حسن بك نجار باشى دار الصناعه ، والسيد احمد أحد عما لها .

وبذلك صار بالاسكندريه القدر اللازم من الأخشـاب . وكان المشتغلون بانشاء المراكب وإصلاحها يبلغ عـددهم ٨٠٠٠ نفس من الأهـــالى الذين تخرجوا على أيدى مهرة المعلمـــين الاورربيين ، واتقن منهم نحو ١٦٠٠ ، صناعة إنشاء السفن ، فاستغنت بذلك مصر عن ابتياع السفن من الخارج » اه .

وما قام به العزيز محيى مصر محمد على باشـــا ، يمكن أن تقوم بمثله حكومة جلالة حفيده الملك فؤاد الأول ، فان هذه الصناعـــة كما ترى حيوية جداً لمصر فى الظروف الحالية ، ولا سيما واننـــا سنبدأ جهادنا فى التجارة البحرية بسفن قديمة لا بد من استبدالهـــا فى المستقبل ، وفى إمكان حكومتنا السنية ، ان تجعل فن بناء السفن ضمن برنامجهـــا فى الشئون البحرية التجارية ، حتى إذا حان الوقت الواجب فيه استبدال السفن العتيقـــة بأخرى ، أمكن أن نستبدلها بسفن مصرية بصناعتها .

فاذا ابتدىء فى الوقت الحـاضر بانشاء مصنع أو اثنين من المصـانع الخاصة ببناء السفن ، أمكن أن تتعاقد هذه المصـــانع مع السلطات البحرية التجارية هنا على بناء سفن جـديدة ، ولا سيما اذا تقرر ضرورة استبدال السفن الحـالية بسفن تبنى فى مصر (إلا فى حالة عجز دور بنـــاء السفن عن ذلك) لكى تنقل البريد المصرى والتجارة الخارجية والركاب تدريجيـــاً ، وأعطت الحكومة سلفيات مقدماً لهذا الغرض ، كما تفعل جميع الدول البحرية فى العالم .

هذا ومن المؤكد رواج هذه الصنـاعة بمصر ، لأن مصر تستخدم أنواعاً عديدة من السفن ، منها ما هو خاص بالملاحة الداخليـــة ، والساحلية ، وقطع الحكومة التى تبنى من وقت الى آخر فى الخارج ، ويصح جـــداً أن تبنى قطعاً تجارية وغير تجارية ، لبعض الممالك الأخرى ، كما تفعل ذلك إيطاليا واليـابان ، وهما تستوردان الفحم والحديد من أوربا ، وأحيـــاناً من نفس الدول التى تصنع لها سفناً بمصانع إيطاليا واليابان .

التأمـــين البحـــرى

وأنت تذكر ما قرأته بشأن التأمين البحرى ، وعلاقتـه بالبحرية التجـارية والتجارة الخارجية فى العالم ، وهذه العلاقه هى مادعت حكومات العـــالم أن تعتبره جزءاً من سياستها البحرية التجارية (اقرأ الجزء الثالث من هذه الرسالة) وأمامك مثل تكوين الادارة التى تشرف عليها الحكومة الأمريكية ، ومهمتهـا إزاء التأمين البحرى ، وفى إمكان أولى الأمر ، النظر فى إنشاء مماثله لها فى مصر .

المجلس البحـــرى المصرى

والمعروف أن حضرة صاحب العزة الأميرالاى حمـــدى بك الديب مساعد المدير العام للموانى والمنائر ، قـــد اقترح على وزارة المواصلات ، إنشاء إدارة خاصة للاشراف على البحريه التجاريه المصريه ، وعمل الامتحانات البحرية ، وفحص البواخر وإعطـــاء اجازات الملاحين والمهندسين البحريين ، وقد قررت الوزارة على ما يقال إرجاء البت فى هـــذا الموضوع حتى يكون هناك من الملاحين والسفن المصرية ما يبرر صرف نفقات هـــذه الادارة ، وهو رأى وجيه إلى حد ما .

غير أن المفروض فى المجالس البحرية انهـــا هى التى تتولى خلق الملاحين والمهندسين البحريين فى الدول ، وتوسيع بحريتها ، بما تمـــده لها من الرعاية المباشرة والاشراف الفنى ، مما يجعل السفن المصرية موضع ثقة الدول الأخرى التى تتاجر مع مصر . وكيف أرضى إذا كنت تاجراً أن أشحن بضائعى على مراكب يقال عنها انهـــا لا تفحص إلا فى كل مناسبة ـ من غير نظـام ، والاشراف الحكومى عليها إشراف سطحى بسيط ، ويكفى أن يقدم أى مصرى صاحب باخرة ، طلباً للموانى والمنـائر ، فتعطيه بعدها اجازة وضع العـــلم المصرى ، وتمده ببعض المطبوعات المصرية .

ثم كيف أسمح لنفسى إذا كنت مســـافراً أن أركب باخرة مصريه ، لا تتوفر فيها شروط السلامة فى البحار ، وقوارب النجاة لم تفحص ولن تفحص بانتظام ، وعائماتها لا فائدة من استعمالها .

ثم كيف أعامل سفينة مصرية إذا كنت تاجراً وأرغب فى تشجيع المنشئات الأهلية ، وهذه السفينة أجنبية بعمالها ورأس مالهـــا ، وكل شىء آخر فيهـا ، وليس فيها من مصريتها غير العلم والمطبوعات ؟!

ثم كيف يتسنى للمصرى صاحب البواخـر أن يتمتع فى الموانى الأجنبية بمثل ماتتمتع به البواخر الأجنبية فى الموانى المصرية مادامت حكومة مصر لاتتصـل ببحريتها إلا اتصالا فى منتهى البساطة وما دامت مصر غير مرتبطة بالدول البحرية بمعاهدات بحرية تجارية ؟!

الحقيقة والواقع أن المجالس البحرية ، هي كما ذكرت من أهم العوامل التي ترفع من شأن بحرية البلاد ، وتوسع نطاقها إلى أكبر حد ممكن ، وأكبر عامل على اكتساب الثقة الدولية التي لا يتسني لبحرية تجاريه أن تعيش بدونها .

التعليم البحرى التجارى

هل له الآن برنامج معين ؟ ؟ ؟

وزارة المعارف العموميه والتعليم البحرى التجارى

لم يترك لنا نابليون مصنفاً فى الشؤون البحريه التجارية نرجع إليه ، ولكنه ترك لنا فكرة يمكن تطبيقها على شئون البحرية التجارية ، فقد قال « يجب أن تكون لكل شيء خطة وإنه لا يعتمد على الصدف » وقد قال ذلك بعد أن تعلم درساً من الاهرامات وأبى الهول أثناء حملته على مصر - والمفهوم أنه اعتمد على الحظ مرة واحدة فى حياته ، فى واقعة واترلو ، افقدته كل أنواع الحظ .

ومصر اليوم لم تضع كما يبدو ، برنامجاً معيناً للتعليم البحرى التجارى فى مصر ، ولولا العناية الشخصية التى تفضل بها حضرة صاحب العزة الأميرالاى الديب بك مساعد المدير العام للموانى والمنائر ، والحاقه طلبة مصريين بالبواخر التجارية ، إذن لكان يقال إننا لم نبتدىء بعد .

ثم فكرت اللجنة الخاصة بالمدرسة الفاروقية فى هذا الموضوع ولكن السلطات المختصة بالتعليم فى مصر لم تضعه ضمن برنامجها بعد .

نعم أنه يسجل لوزارة المعارف العمومية ما قامت به من المجهود الكبير فى إنشاء المعاهد والمدارس لجميع العلوم والفنون والصناعات ، حتى لقد من بها ظرف عنيت فيه بالرقص التوقيعى - كحرفة أو فن - الله يعلم أيهما - أما التعليم البحرى التجارى فلم ينل من عنايتها شيئاً بعد .

صحيح أنها تشترك فى معونة المدرسه الفاروقيه البحريه ، ولكن « الفاروقيه » كما تعلم ملجأ للأيتام والاشتراك فيه عمل من خير أنواع البر ، والذى يتمناه كل مصرى بصفه عامه ورجال البحرية المصرية بصفة خاصة ، أن

ينال التعليم البحرى التجارى من عنـــايه وزارة المعارف ماهو جدير به من الاهتمام

فلو أن المعارف كانت قد عنيت بالتعليم البحرى التجارى كفن أو صناعه ، إذن لمـا كان أتى على البلد يوماً لاتملك فيه سفينه واحـــدة تجاريه ، كما كانت الحـال إلى عام سنة ١٩٣١ تقريباً ، لأن وجود معهـد التعليم البحرى التجارى ، فضلا عن أنه تشجيع للعـــلوم والفنون ، فهو يوقظ فى الأمة الرغبه فى خلق بحريتها التجاريه .

وأما مدرسه خفر السواحل فهى معهـــد خاص برجال المصلحه وتموين المصالح الاميريه بالضبـــاط البحريين الذين يعهد إليهم بمطاردة المهربين على شواطىء الدولة وحمايه الأمة من سمومهم .

وحتى اليوم لاتوجد هناك سلطه مختصة بصفـه رسميه لهـــذا التعليم كلا بل ولا يوجد معهد لهذا التعليم الفنى التجارى .

فوجـــود الفكرة فى رؤس كبار البحريه المصريه ، وتشجيعهم الشخصى ورغبه الشبان المصريين فى التعليم البحرى ، وعـــزم الحـكومه على معونه البحريه التجـــاريه ، كل ذلك يدعو إلى وضع برنامج معـــين للتعليم البحرى التجارى فى مصر .

أكاديمية البحريه التجاريه المصريه

وقد قرأت فى الجـــزء الثالث نتيجه البحوث التي قامت بها لجنة خاصه عينها المؤتمر الأهلى للشئون البحـريه التجاريه فى امريكا ، ودرسها وســـائل التعليم قديماً وحديثاً ، واستفتاء الدوائر التجارية وغير التجارية ، والأنديه البحريه ، واشـــتراك الاخصائيين البحريين الأمريكيين العسكريين والتجـــاريين فى هذا البحث .

ثم قرأت الأسباب التى دعت الولايات المتحـدة الامريكية أن تتقـــدم دول العالم فى اختيار الباخرة المدرسية ، بدلا من السفن الشراعية المدرسية ، وإنشاء الاكاديمية البحرية التجارية ، وجعلها فى مستوى أعظم جامعات العـالم ،

لتخرج ملاحين ومهندسين بحريين يمكن أن يعهد إليهم بقيادة السفن ، وإدارة الأعمال التجارية ، ويعتمد عليهم فى المنافسة التجارية العالمية .

لذلك يبدو لى أنه من المرغوب فيه أن يكون لمصر أكاديمية للبحرية التجارية فى مستوى الاكاديمية الامريكية ، بدلا من طريقة الحاق الطلاب بالسفن التجارية .

وأما طريقة الالتحاق بالبواخر فهى طريقة مؤقتة على ما أظن ، فان جميع دول العالم لها سفن مدرسية للبحرية التجارية ، وفضلا عن ذلك ، فان الحاق الطلاب بالبواخر من غير سابق تحضير بالمدارس البحرية يصح أن يكون فى المستقبل طريقة ثانوية بجانب الاكاديمية المصرية .

وترى فى الجزء الثالث من هذه الرسالة مقارنة بين طريقة التعليم البحرى التجارى وبين طريقه التعليم هذه . وهى لم تغب عن أولى الأمر بمصر، فقد كتب عنها حضرة صاحب السعادة اللواء احمد باشا كامل وكيل وزارة الحربية والبحرية الحالى ومدير عام خفر السواحل يومئذ بمناسبة أن وجهت إليه الوزارة كتابا تأخذ فيه رأيه إزاء سياسة جديدة للبعثات فقال :

« ولذا لاأرى لهذا السبب داعياً لارسال بعثات ، خصوصاً وإنهم هناك لا يتمرنون بمراكب تعليم ، بل فى مراكب تجارية عادية ، يكسبون فيها الاختبار العلمى فقط بحسب درجة اجتهاد كل منهم ، حيث لا توجد فيها التسهيلات اللازمة لمواصلة دروسهم ، كما أن النظام فيها ليس كما يجب ، وقد لاحظنا أنهم يسلكون هناك سلوكا غير مرضى، حيث يوفدون صغيرى السن »(١)

والواقع أن معظم السفن التجارية تنقصها التسهيلات التى تمكن الطلبه من الدرس والتحصيل وذلك راجع إلى أن هذه السفن مهمتها التجارة قبل كل شىء ، وعدا ذلك فأن ضباطها عليهم واجبات كثيرة ، ووقتهم قصير ، ولذلك يضطرون إلى اهمال أمر التدريس للطلبه .

---

(١) موضوع صغر السن والسلوك لم يكتب فى الرسالة فى الأصل الانجليزى كغيره من المواضيع التى لا يليق التحدث بها لغير مواطنى من المصريين .

وفضلا عن ذلك ، فان من طبيعة الانسان أن يحاول أن يعكر صفو أخيه الانسان ، فى العائلة . فى المدرسة . فى المكتب . فى العمل فى كل ميدان حتى فى المركب !! فالرجل الذى يعد تعليم الطالب فى السفن منحة ليست جزءا من عمله اليومى ، كثيراً مايحاول وضع العراقيل فى سبيل هذا الطالب ، لكى يحرمه من أن يدرس بنفسه ، وخصوصاً فى أحوال للجنسيات وغيرها من الفوارق التى سيبت وتسبب الحروب ، تأثير فعال .

هذه حقائق أقصها عليك فقد عملت وتمرنت فى سفن جمعت كل جنسيات العالم ومرّ بى مثل الخبيثين والطيبين .

وقد أدركت الولايات المتحدة أن الباخرة المدرسية انما هى المعهد الذى يجب أن يتلقى فيه طلبة الملاحة علومهم اليوم .

ولذلك أعطت وزارة البحرية الأمريكية الباخرة « الولايات الامبراطورية » الى ولاية نيويورك لتدريب الملاحين والمهندسين البحريين .

فكل رجل على ظهر هذه الباخرة ، من الربان الى أبسط الخدم ، يدرك أن وظيفته فى المركب انما هى خدمه الطلبة البحريين .

والأوقات التى تمضى فى سفينة راسية بميناء أو نهر خلال ٣٦٥ يوم كل سنة ، وفى تعليم استعمال قلاع لن يراها ولن يستعملها الطالب بعد تخرجه من مدرسة البحرية ، يمكن أن تستثمر فى الدراسة الراقية والتدريب العملى الراقى على ظهر باخرة مدرسية حديثة معدة لمهمة التعليم التجارى البحرى .

والباخرة المدرسية التابعة لولاية نيويورك لاتنقل البضائع ولا الركاب ولا البريد ، وأظنه من الممكن أن تكون باخرتنا المدرسية عملية أكثر من سفينة نيويورك المدرسية ، إذا استخدمنا هذه الباخرة فى نقل بضائع عدة سفريات ، وطرود بوسته وبريد مرات أخرى ، بطريقة منتظمة بقصد تمرين الطلبة على أعمال الملاحة التطبيقية وشحن وتفريغ البضائع .

وليس من الضرورى ان تكون هذه السفينة تابعة للحكومة بل يكفى أن تشتريها الحكومة وتقرضها لبنك مصر مثلا أو لأى هيئة تجارية مصرية أخرى لتدبير شحنات النقل والبريد والركاب فى بعض فصول السنة ، وتحمل

علم البحرية المصرية الاحتياطى (اذا كان هنـــاك لمصر مثل هذا العـــلم) على نحو ما تعمل الدول الأخرى .

وهذه الباخرة المدرسية يمكن ان تنفق على نفسها من نولونهـــا وتقوم بمهمة الجزء العملى من الأكاديمية البحرية التجارية .

واما مؤهلات الطلبـــة ومدة تمرينهم والمسائل الفنية والادارية الأخرى فهذه من اختصاص مصلحة الموانى والمنائر باعتبارها المشرفة على البحرية التجارية المصرية وعلى أنه يجوز أن تكوّن لذلك لجنة خاصة أهلية .

وكم يكون من المستحب فيه أن تمثل الطلبـــة جميع مديريات ومحافظات القطر المصرى ، على نحو ما عمل عزيز مصر محمد على باشا « فانه لما فتح مدرسة لتعليم البحرية جلب شـــبانها من جميع المديريات» لكى تنتشر فكرة البحر والبحارة فى كل زوايا القطر وأركانه ويتحمس المصريون لبحريتهم التجارية .

وتوجد الآن آلاف من السفن التجارية عاطلة فى موانى كثيرة فى امريكا واوروبا ، ويمكن استخدامها كبواخر مدرسية . والظـــروف الحالية تمكن من شراء باخرة لهذا الغرض بثمن بسيط .

فعناية وزارة المعارف العمومية بالتعليم البحرى التجـارى واعتباره ضمن العلوم والفنون التى تتعهدها فى الدولة ، وانشاء أكاديمية للبحرية التجارية المصرية يرفع شأن مصر والملاحة .

البعثـــات البحـــرية

رجـــاء

ان أكبر ما استفادته مصر من ارسال بعثتها البحـــرية الأولى ، انما هو توجيه النظر الى البحر والبحارة والشئون البحرية التجارية بوجـــه خاص . وابتسمت الأمة لبعثتها البحرية ابتسامة البشر والارتياح ، وقـــدر الشعب حب المليك لرعاياه وتفكيره المتواصل فى رفع شأنه وترقيته .

وأوفدت بعثة ثانية وثالثة والناس يتنبأون بمستقبل مصر البحرى ، ومنهم من قال ان هذه البعثة انما أعـــدت نواة للبحرية المصرية العسكرية ، ومنهم من قال انهم سيكونون أساتذة العلوم والفنون البحرية فى مصر ، ثم منهم من

انتظر ان يعهد لهؤلاء الشبان بالعمل فى البحرية التجارية فى المستقبل .

وخير المصريين من انتظروا ان تحذو هـــذه البعثات حذو بعثات عزيز مصر ، المغفور له محمد على باشا ، فقد قال سمو الأمير عمرطوسون ، فى رسالته عن الحرية المصرية فى عهد محمد على باشا مايأتى :

« وقد انتخب العزيز بعض ضباط البحرية ، وأرسلهم الى فرنسا وانكلترا لاتمام علومهم بهـــا وممارسة الفنون الحـــربية على أساطيلها ، وأصحبهم بكتب التوصية على يد قنصـــلى فرنسا وانكلترا . وكان اللذين أرسلوا إلى فرنسا حسن افندى الاسكندرانى وشنان افندى ومحمـــود افندى نامى الملقب بجركس ، والى انكلترا عبد الحميد افندى ويوسف اكاه افندى وعبد الكريم افندى ، ولما أتموا علومهم عادوا الى مصر ، فوظفوهم بالسفن الحـــربية وكلفوهم بترجمة القوانين والنظامات المستعملة بعمارات الدولتين المذكورتين .. وكان المغفور له محمـــد على باشا جعل عثمان بك نور الدين سرعسكر على الدونما المصرية سنة ١٨٢٧ ، وقد بذل هـــذا الرئيس قصارى جهده وعنايته فى اكمال التعليمات وتنظيم قواعدها بما كان يصدره دائماً من الأوامر على رجال البحـــرية ، لتطبيق القوانين على التعليمات ، وأهتم قبودانات السفن بتنفيذ هذه الأوامر بالدقة ، حتى بلغ النظام بالأساطيل المصرية فوق ما كانت تتطلع اليـــه الآمال ، وكان يخرج بالسفن سنوياً زمن الصيف لاجراء المناورات ، وتدريب الجنود على الحركات البحرية الحربية مدة ثلاثة شهور ، حتى وصلت العمارة المصرية درجـــة رفيعة جداً ، وأصبحت تماثل عمارة الدولة العلية فى العدد والعدة ، ولبس القطر المصرى بها حلة الفخر »

« وكان العزيز أرسل أيضاً الى أوروبا تلميذين آخـــرين لتعلم فن انشاء السفن ، وهما حسن افندى السعران ، سافر الى فرنسا ، ومحمد افندى الاستانبولى سافر الى انكلترا ، ولما اتقن هذان التلميذان ما ارسلا لأجـــله عادا الى الأوطان ، فوظفا فى دار صناعة الاسكندرية ، مكان سريزى بك الذى استقال لتعصب تجار الافرنج عليه ، وهم الذين كانوا تعهـــدوا بشراء السفن لمصر من معامل أوروبا بالأثمان الباهظة ، لأنهم لما رأوا تقـــدم الوطنيين فى

صناعة السفن ، نسبوا حرمانهم هـــذا ، لصداقة سريزى بك المذكور وقيامه بما عهد اليه ، ومع ذلك فان أولئك التجار لم ينجحوا فى تحـــويل نظر العزيز عن مقصده ، حيث صارت الترسانة بعد استقالة سريزى بك وسفرة ناجحـــة فى أعمالها كما كانت ، بل ازدادت همة مهندسيها الوطنيين عن ذى قبل ، واجتهد حسن بك السعران ومحمد بك الاستانبولى فى العمل بجـــد ونشاط واتقان ، حتى بلغت العمارة المصرية درجة واهمية عظيمة جداً » .

اذن فقد كانت « بعثة محمـــد على البحرية » من الضباط الذين أتموا مرحلة التعليم البحـــرى الأولى . وعلى ذلك كان من المنتظر أن تواصل بعثات اليوم تعليمها وتحصيلها باحدى الأساطيل البحرية الغربية على نحو ما فعل عزيز مصر .

ولـكن لما عادت هذه البعثات من المرحـــلة الأولى ، وهى مرحلة التلمذة التى لا يعهد فيها اليهم بتولى مسئولية القيادة وإعباء المـــلاحة فى السفن التى كانوا بها ، عينوا فى خدمة البحرية المصرية وعمـــل لهم امتحان مسابقة بينهم وبين زملائهم المتخرجـــين من مدرسة اسكندرية البحرية ـ قال عنه حضرة صاحب السعادة اللواء احمـــد باشا كامل مدير عام السواحل يومئذ فى تقريره إلى الوزارة ما يأتى .

« دل الاختبار على أن الضباط المتخرجين من المدرسة البحرية باسكندرية التابعة لهذه المصلحة متفوقون علميـا وعملياً على اقرانهم اعضاء البعثة ، وأظهر دليل عـلى ذلك الامتحان العالى الذى عمـــل بيخت المحروسة فى سنة ١٩٢٩ وكانت الأسبقية فيه لخريجى المدرسة ، عـــلاوة على ما هو مشاهد من حالة هؤلاء الضباط العملية بطوافات المصلحة ، هـــذا من جهة التعليم ، اما من جهة المعلمين ، فقد أظهر ضباط المصلحة المصريين كفاءة تامـــة فى تدريس العلوم البحرية علميا وعمليـــا ، ولا أدل على ذلك من شهادة الكابتن ساير قومندان مركب التعليم فى « وستر » الذى زار المدرسة فى سنة ١٩٢٨ وأبدى ارتياحا عظيما وثناءاً عاطراً عـــلى النظام والتعليم بها . ولذا لا أرى لهذا السبب داعيـا لارسال بعثـــات ، خصوصا وانهم هناك لايتمرنون بمراكب تعليـــم ، بل فى مراكب تجارية عادية ، يكسبون فيها الاختبار العلمى فقط بحسب درجة

اجتهاد كل منهم ، حيث لا توجـــد فيها التسهيلات اللازمة لمواصلة دروسهم، كما أن النظام فيها ليس كما يجب ، وقد لاحظنا انهم يسلكون سلوكا غير مرضى حيث يوفدون صغيرى السن »

وقال نفس التقرير عن بعثه الهندسه البحرية الآتى :

« واما بعثه المهندسين الميكانيكيـــين البحريين ـ فقد ظهر جليا بعد عودة أعضائها من الخارج في سنه ١٩٢٩ والحـــاقهم بالطوافات ، أنهم فى حاجة شديدة الى تمرين عمـــلى طويل بالطوافات ، وان المدة التى قضوها بالبعثه لم تكسبهم شيئا ما ، زيادة على دروسهم المدرسيه ، ولذا فقد ذهبت المصروفات التى صرفت فى خصائص ايفادهم سدى ، ولم يجن الطلبة او الحـــكومة منهـا أى فائدة تذكر :

فاقترح ان يرشح عـــدد من خريجى الهندسه الملكيه ، او مدرسة الفنون والصنائع الملكيه ، للالتحاق بورش الحـــكومه سواء كانت بالترسانة بالقاهرة أو بورش مصلحة الموانى والمنائر بالاسكندرية أو باحـــدى الورش المحليه التابعه للشركات الاجنبيه بالاسكندرية أو بورسعيد ، اذا امكن ، وذلك لمدة ستة اشهر ، ومتى حسنت الشهادة فى حقهم يلحقون ببواخر الحـــكومة للتمرين ستة اشهر اخرى وذلك بصفة طلبه ، بدون مقابل ، لاستكمال معلوماتهم العملية المقررة وتمضية السنة التمرينيه ، وبعد ذلك يتقدمون للامتحان ، ومن جازه يعين بوظيفة مهندس درجة سابعة فى الوظائف التى تخـــلو فى المصالح البحرية ، وهـــذا فى نظرى افضل بكثير من ايفاد بعثات للخارج ، مادام انهم يعودون بالحالة السالفة الذكر »

وما دمنا فى صدد هـــذا التقرير فلأطلعك عـــلى بقيته ، وهو خاص بالأحياء المائية :

« وأما بعثة الأحياء المائية ، فأعتقد أنه حسب البرنامج الحالى للدراسه بالقسم العالى بالجامعة المصرية ، يمكن الاستعاضة عن هـــذه البعثه بالطلبه الحاصلين على درجة بكالوريوس فى العلوم ، عـــلى ان يدرسوا أيضا علاوة على هذا البرنامج ، علوم الحيوان والكيميا والنبات ، ويؤدون امتحاناً فيها ، ومتى نجحوا

يلحقون بالمصلحة ، بوظيفة طلبة بدون ماهية ، لاستكمال معلوماتهم ، والتمرن عملياً مع الموظفين الاخصائيين فى الأحياء المائية بها ، ليتمكنوا من تطبيق العلم على العمل ، وذلك لمدة سنة على الأقل ، ويؤخذ من هؤلاء الطلبة ، الموظفون الفنيون اللازمون للمصلحة » اه .

* * *

وبعد ... أما أن المصروفات التي صرفت فى خصائص ايفاد البعثات للهندسة البحرية قد ذهبت سدى ، ولم يجن الطلبة أو الحكومة منها اى فائدة تذكر ، وأن تقترح السواحل تعيين « من الآن فصاعداً » خريجى الهندسة الملكية بصفة تلاميذ صناعة ، لمدة سنة مجاناً باحدى الورش فأمر لا أتعرض له لا بخير ولا بشر !!

وكذلك ان يدرس خريجو الجامعة ، علاوة على درجة بكالوريوس علوم الحيوان والكيميا والنبات ويؤدوا امتحانا فيها يعينوا بعده تلاميذ صناعيه ، فى هذا الفن مجانا أيضاً ، فمسألة فوق ما أعرفه !!

وأما أن يتفوق خريجوا مدرسة الاسكندرية على البعثة البحرية المتعلمة فى انجلترا والمتمرنة بالمحيطات فأمر يجب ان اتوقع حدوثه ، باعتبار انهم امتحنوا مع طلبة آخرين ، وضع استاذهم أسئلة الامتحان وواجب أن يتفوق هؤلاء الذين تتبعوا برنامج استاذهم ، وعرفوا روحه فى وضع الأسئلة واتجاه تفكيره فى المواضيع الفنية ، خصوصا اذا كان الامتحان للمفاضلة كما تدل روح التقرير .

وأما من الناحية العمليـة فالسفن التجارية التى تمرن بها هؤلاء الأعضاء تختلف تماماً عن السفن المستعملة بخدمة خفر السواحل ، والمتفق عليه هو أن أى ربان ينقل من سفينة إلى أخرى يحتاج الى مدة غير قصيرة لمعرفة سفينته الجديدة تماماً ، فالذين على اتصال بطرادات المصلحة، غير الذين على اتصال ببواخر عظيمة تعبر المحيطات ، وكلاهما له ميزته فى تمرنه .

هذا والمعروف أن الوظائف البحرية ذات مسئولية عظيمة ، ولا يعتمد فى اسنادها إلى الملاحين الا بقدر مانالوه من خبرة وتجارب

والتعليم البحرى ليس مجرد تلقين معارف معينة ، وحشد نظريات فى رأس الطالب لاستذكارها كما يستذكر الأدب القديم وأشعار الأقدمين ، والقرآن الكريم . وهذا مادعا جميع الدول إلى تمرين رجال الاسطول التجارى على سفن تجارية ،

ورجال البحرية الحربية على وحدات الاسطول. ورجال خفر السواحل بسفن خفر السواحل . (١)

والمقصود مما تقدم إنما هو تحبيذ أن يتاح لأعضاء البعثات البحرية فرصة التطوع فى البحرية التجارية ،حتى يمكن أن تستفيد الأمة بتجارتهم فى المحيطات، ويستكملون فيها درجاتهم البحرية من إحدى الدول الغربية ، بأمل أن يوفد فى المستقبل منهم بعثة للتوسع فى الدراسات البحرية ، كما فعل ساكن الجنان المغفور له محمد على باشا

كما أننى لا أقصد مما تقدم أن أفرّق بين مصريين ، أحدهما هيأت له ظروفه أن يتعلم فى الخارج وأن يطبق ماتعلمه نظريا عملياً ، فسافر فى محيطات العالم وبحاره ، ومارسها وهى فى مختلف احوالها ، متأثرة بالتقلبات الجوية ، واشترك عملياً فى عمل السفينة وهى تحاول أن تتغلب على الطبيعة الثائرة فى المحيطات عدة سنوات ، ومصرى آخر كان من حظه أن يتعلم فى الاسكندرية ، ولم تسنح له فرصة التمرين العملى ، وكل ما يعرفه عن الملاحة إنما هى قواعد نظرية ، لأن طبيعة تعليمه وعمله فى مصر وعلى شواطىء مصر لا يتسنى له معها أن يطبق علمه على عمله ، فيفقد بذلك الخبرة العملية التى تعد بحق أهم مؤهلات الملاح .

بل أقصد أن أبين الفرق بين ظروف كليهما من ناحية الخبرة ، و كلاهما أخ لى فى القومية وزميل عزيز علىّ

وأنى أؤكد لك جاهداً ، أنى أتمنى أن يتاح لهؤلاء الزملاء فرصة التمرين فى المحيطات ، لأننى أعتقد أنهم سوف يشرفون شباب مصر بوجه عام ، وملاحيها بوجه خاص ، لما فيهم من وفرة القوة وجم النشاط والتأهب للعمل وحسن الاستعداد .

* * *

وأما والتقرير يذكر أيضاً بأنه لافائدة من إرسال بعثات بحرية الى الخارج ، وبأنه من الخير أن يكتفى بتعليم المصريين الفنون البحرية بالسفينة المدرسية الراسية

---

(١) أقرأ رأى المؤتمر الأهلى الرابع للشئون البحرية الامريكية عن هذا الموضوع بالجزء الثالث من هذه الرسالة

بالاسكندرية ، بعد أن امتدحها « المستر ساير » ، فما أظن المستر ساير قد نصح لواضع التقرير بأن تعـــدل الحكومة عن إيفاد بعثات بحرية إلى الخارج ، ثم ما اظنه قال بأن الحاق الطلبة بالسـفينة المدرســية للتعليم النظرى أولا ثم تمرينهم فى البحار بعدئذ أمر لافائدة منه أصلا !!

وكيف يقول « المستر ساير » بذلك وانجلترا نفسها اتبعت هذا النظام منذ زمن بعيد ، ولا تزال تتبعه حتى اليوم ؟!

ثم كيف يقول « المسترساير » بذلك وكل الدول البحرية تعلم أبناءها الملاحة البحرية على هذا المنوال ؟!

نعم لا أظن « المستر ساير » قال بذلك بعد أن امتدح السفينة الراســية بالاسكندرية وأكد لواضع التقرير أن هذا خير سبيل لتعليم الملاحة البحرية !!

الحق أن البعثة البحرية المصرية ، التى أوفدت لبلاد الانجليز قد سارت بها حكومة مصر فى خير طريق تسير فيه أعظم دولة بحرية لتعليم أبنائها ، وكان ينقصها أن تعطى لأعضاء هذه البعثة فرصة التمرن على قيادة السفن فى المحيطات كضباط مسئولين ، تلك الفرصة العملية العالية التى وجه اليها عنايته ساكن الجنان محمـــد على باشا ، ازاء البعثات البحرية فى عهده

وكم يكون هذا التقرير أقرب إلى الحقيقة والمنطق ، لو أنه أشار إلى إختيار إيفاد بعثة من الضباط البحريين المتخرجين من مدرسة السواحل بالاسكندرية للتمرين العملى ببحار العالم ومحيطاته ، ولا سيما وأن الملاحة الساحلية جزء بسيط مما يفرض اتقانه عملياً على ملاحى البحار والمحيطات .

ثم كم أتمنى أن تكون هناك أسباب أجهلها أو تغيب عنى دعت إلى كتابة هذا التقرير فى شكله ومنطوقه فيما يختص بالضباط البحريين ، ولا سيما وأن دول العالم توفد كلهـــا ضباطها البحريين للتمرن فى البحار على مراكبها الخاصة ، وواضع التقرير لابد علم بالسفن المدرسية وغيرها التابعة لمختلف الدول ، التى تقوم برحلات سنوية فى بحار العالم ومحيطاته لتمرين ضباطها وطلابها

* * *

والآن أهمس فى أذن واضع هـــذا التقرير برجاء مؤداه حاجتنا ـ حاجة مصر ـ إلى نفوس توجه الموفقين منا إلى الامام ، والعاثرين إلى طريق التوفيق ، نفوس تحفز بهمم الشـــباب ورغباتهم إلى حيث تكوّن منها ذخيرة لحاضر

مصر ومستقبلها ، نفوس كبيرة ، تشجع الناشئين وتظهر المتفوقين وتأخذ بيـــد المتطلعين .

كل ذلك نرجوه من أجل مصر ولخير مصر ، فان رفعة الأمم وعلو شأنها لم تقم به ملائكة فى دولة من الدول ، ولم نسمع بعد بدولة نهض بها أجانب عنها ، وساروا بها إلى قمة المجد والاستقلال ، بل على العكس

ولو كان كاتب ذلك التقرير من بين اللجنة البحريه التى كان اعضـــاؤها حضرة صاحب السعادة حمزه باشا قائد المحروسه ، وحضرات أصحاب العزة محمد سلامه بك فهمى مدير بحرية خفر السواحل ، ومصطفى بك مراد ممثـــل مصلحة الموانى والمنائر باللجنة ، والأستاذ فرج صـــابر الحلاوى ممثل وزارة المعارف بها ، وألمَّ بالصعوبات التي تحملها هؤلاء الأعضاء وغيرهم من المصريين ، فى سبيل تمرين أول بعثة بحرية بانجلترا ، إذن لتردد فى كتابة تقريره بهذه الروح

فلو أن التمـرين بالبحار والمحيطات كان امرا ثانويا فى الســـلك البحرى ، وتكتفى الدول بتعليم أبنائها بسفن بموانيها ، أو على سواحـــل بلادها ، إذن لما كان هنالا داع لجهود هذه اللجنة وغيرها فى سبيل تمرين البعثات البحرية .

ولا أظن كاتب ذلك التقرير يغيب عنه أن شركات التأمين فى العالم ترفض التأمين على أى باخرة تســـافر فى البحار اذا عهد بقيادتها الى أى قومنـــدان بحرى تنحصر خبرته البحرية فى خدمة خفر السواحل ، مهما طالت مدة خدمته ، ومهما كانت رتبته فى بحرية خفراء السواحل ، وفوق هذا كله فأن مصر لم يعترف لها بعد ، لا بشهادتها البحرية ولا برايتها البحرية دوليا فى البحار ، ومن مصلحتها أن تشهد الدول الأجنبية لرجالها بالكفاية فى قيـادة السفن ، وذلك لايتم إلا بالاكثار من البعثات البحرية .

ولايفوت القارىء أن اللواء احمد كامل باشا مدير عام السواحـل الاسبق قائد عسكرى ، لاتربطه بالفنون البحرية على اختـــلاف أنواعها اية رابطه ، عدا شعور فياض يتجلى فى كل مناسبــــة ، ولا سيا إذا تحدثت إليه فى شأن العـــلم البحرى والتعليم ومســـتقبل مصر على أمواج البحـار . والتقرير الآنف الذكر رفع إليه لتقديمة للوزارة ، باعتبـــاره أمر فني له رجال فنيـون موظفون بالسواحل مسئولون عنه .

الاعتراف بالراية المصرية فى البحار

عمل أساسى لبناء البحرية التجارية المصرية

ومن غرائب الصدف أن يصل الى يدى اهرام ١١ يونيه سنة ١٩٣٢ وفيه شكوى دوائر الملاحة المصرية من السوفييت . فان الروسيا الحمراء تفرض على السفينة المصرية فى قوانيها ، من الرسوم خمسة أضعاف ماتفرضه على سفن الدول الأخرى فى تلك الموانى . فى حين أن الحكومة المصرية تعامل السفن الروسية كغيرها من السفن التجارية فيما يختص برسوم الموانى والمنائر .

وذكرت الاهرام الغراء أن صاحب السعادة محمد فهمى الناضورى باشا من أعضاء مجلس الشيوخ النائبين عن الاسكندرية (وهو من رجال المدرسة البحرية الفاروقية الذين يهتمون بأمر الملاحة الوطنية ومايحول دون تقدمها وارتقائها من الحوائل) قداهتم بصفة خاصة بهذا الموضوع ، وقدم اقتراحاً الى مجلس الشيوخ ، حث فيه الحكومة المصرية على النظر فى مسألة الملاحة المصرية وتصرف السلطات السوفيتية فى معاملة بواخرنا بموانيها .

ثم من غرائب الصدف أيضاً أن تصل الى يدى السياسة الغراء فى ٢٣ اكتوبر سنة ١٩٣٣ وفيها أن الباخرة « تروجوتنان » التابعة لاحدى شركات الملاحة بالاسكندرية والرافعة للعلم المصرى شكت الى الحكومة بمصر سوء المعاملة التى لقيتها من حكومة فنلندا وفرض رسوم باهظة على ما تنقله من البضائع .

نعم ومن غرائب الصدف أن ينشر المقطم الأغر فى ٢٩ اكتوبر سنة ١٩٣٣ شكوى أصحاب البواخر المصرية واستيائهم مما تعامل به بواخرهم فى الموانى الأجنبية ، مع أن مصر تعامل بواخر الأمم الأخرى معاملة لاتدع مجالا للشكوى . وذلك بمناسبة مافرضته حكومة اليونان على البواخر المصرية

« لطيف » و « بيكى » و « عبد اللطيف » من حجزها ومنعها من السفر إلا اذا دفعت كل منها ٤٠٠,٠٠٠ دراخمه ، تأميناً ، حتى يبت فى قضايا مخالفات ارتكبها بحارة كل سفينة من السفن الثلاث ، وهو مالم تعامل به مصر بحرية اليونان التجارية .

نعم من غرائب الصدف أن تصل الىّ هذه الأخبار كلها وأنا أترجم قطعة من رسالتى خاصة بالاعتراف بالعلم المصرى بالبحار .

وأنت ترى أن الدول التى مرَّ بك ذكرها تعامل بواخرنا معاملة قاسية وشاذة اعتماداً على أن الراية المصرية غير معترف بها فى البحار ، ولأن مصر غير مرتبطة بالدول البحرية بمعاهدات تبادل المعاملة فى المياه المحلية التابعة لها وللدول الأخرى .

والاعتراف بالراية المصرية فى البحار لا تصل اليه الدول عن طريق الرجاء والمحادثات السياسية ، بل بطريق عملى طبيعى .

ذلك أن تنظم بحريتها التجارية مهما كانت قليلة العدد ، بأن تضعها تحت اشراف ادارة معينة ، وتتبع فى ذلك اجراءات احدى الدول الغربية ، من ناحيتى التشريع والنظام ، وتخطر الدول بنظامها البحرى التجارى وباستعدادها لعقد اتفاقيات بحرية تجارية ، لتبادل معاملة سفنها ، وسفن الدول الأخرى فى المياه المحلية التابعة لها ولهاتيك الدول ، على نحو ماتعقد الاتفاقيات الجمركية التى ترتبط بها مصر مع الدول الأخرى .

* * *

وأول من وجه نظر الحكومه لمطالبة الدول بالاعتراف بالراية المصرية فى البحار ، ليكون هذا العمل أساساً لاسطول مصرى تجارى . إنما هو جناب صاحب السعادة اللواء طوملن باشا مدير عام مصلحة الموانى والمنائر الأسبق .

فقد ذكرت الأهرام الغراء فى ٢٣ يونيه سنة ١٩٢٩ « عن سياسة الحكومة والملاحة البحرية » . . . « أن اللواء طوملن باشا مدير مصلحة الموانى والمنائر قد اقترح على وزارة المواصلات تسليم الباخرة الأمير فاروق ومطالبة الدول بالاعتراف بالراية المصرية فى البحار ليكون هذا العمل أساساً لأسطول مصرى . ولكن هذا الاقتراح قد طوى وجاء على أثره

اقتراح آخر لوزير المواصلات الحالى بإنشاء اسطول تجـــارى والمطالبه بفتح اعتماد له بمبلغ ربع مليون جنيه تقريباً ، وبعـــد أن أحيل إلى وزارة المالية استرد ثانية ثم ضاع خبره بين المشاريع الكثيره التى تقترح وتلق مهملة »

ولـكى تتحالف مصر مع الدول البحرية التجارية يجب أن تـكوّن بادىء ذى بدء ، إدارة تشرف على البحرية التجـارية المصرية ، وتقوم بالخدمات التى تقوم بها نظيراتها فى الدول الأخرى ، على نحو ما أقترح حضرة صاحب العزة الاميرالاى حمدى الديب بك مساعد المدير العام للموانىء والمنائر ، وهذا يؤيد ماذكرته فى غير هذا المـكان ، من أن مثـــل هذه الادارة هى التى تتعهد نمو وترقية البحرية التجارية فى الدولة

ثم يجب أن يكون لمصر لائحة بحرية تجارية وتشريع بحرى - يتفق فى جوهره مع تشريع الدول الأخرى

أما فائدة هذا الاعتراف من الناحية المادية ، فهى اكتساب ثقة الشعوب البحرية ، وهذه وحدها المعول الأساسى فى رواج المصالح التجارية البحرية . فان فى الارتباط بالمعاهدات التجارية البحرية ، اقرار بما تقوم به مصر من الاشراف الفعلى على بحريتها التجارية ، وعنايتها بحفظ الأموال وحماية الارواح التى تنقل على المراكب المصرية ، على نحو ماتقوم به الدول الأخرى

وأنت تعرف الدور الذى تلعبه السـفينة فى التجارة الدولية ، فاذا كان من برنامج سياستنا البحرية ، أن ننقل نسبة معينة من وارداتنا على السفن المصرية ، ففى حالة الصادرات يجب أن ننتظر أن ننقل لغيرنا من الدول جانباً معيناً من حاصلاتنا . ثم أن السفينة لابد لها من نقل تجارة أجنبية بين مختلف الموانى الأجنبية أثناء تنقلها لـكى تســـتطيع أن تعيش فى ميدان التجارة البحرية ، وســـفينة يقول الناس أنها تحتمى بعلم أمة لاتهتم بحفظ ثروة وحماية أرواح تنقل على سفنها يجب ألا يعاملها الناس

وهذا ماحدث فعلا وشاهدته أثناء تجاربى ، فقد كانت إحدى بواخر الشركة التى اتمرن بها تحمل العلم المصرى ، وكانت فى ميناء انفرس ببلچيكا فى انتظار أن تنقل لمصر بضائع سوف يستهلكها المصريون ، ولـكن رسم التأمين كان

عاليا جداً بحيث لايستطيع التاجر المستورد أن ينافس فى السوق المصرى ببضاعته فيما إذا نقلها علي سفينة مصرية

لذلك رأت شركتنا أن تبعث إلى « انفرس » باحدى البواخر التى تملكها ـ وكانت بأحدى موانى أوروبا ـ والتى تحتمى بعلم غير العلم المصرى

هذا فيما يختص بالبضائع المستوردة لمصر وأما فى حالة الصادرات المصرية ونقل البضائع من موانى اجنبية أثناء السفر ، كما يحدث غالباً ، فان الناس يقولون أن هذه البواخر المصرية لا رقابة عليها ، ولا على صلاحيتها للملاحة ، ومن السلامة والحذر ألا تعامل .

وأما نقل الركاب فان الدول الأخرى تتعرض للسفن المصرية لحماية رعاياها وهذا التعرض فى ذاته يكفى لأن يطردها من سوق النقل البحرى الخاص بالركاب .

فمن الناحية المادية ترى أن فى اقتراح طوملن باشا جعل الاعتراف بالراية المصرية أمراً أساسياً يبنى عليه الاسطول التجارى المصرى إخلاصاً جديراً بأن يقابل بجزيل الحمد والتقدير ، ولا سيما وأنه يعد بحق أهم حلقة فى سلسلة الاصلاحات التى لابد منها لترقية التجارة المصرية البحرية والنهوض بالملاحة المصرية الى المكان اللائق بها .

وأما من الناحية الادبية فأمر غني عن البيان .

* * *

مركز مصر الجغرافى

متى تستفيد به مصر

أن معرفة ان مصر ذات موقع جغرافى عظيم الأهمية أمر لافائده فيه للمصريين مالم يستفيد المصريون من حسن هذا الموقع الجغرافى !!!

وهذه ليست فلسفتى وإنما هو ما كنت اسمعه غير مرة فى كل يوم أثناء المدة السعيدة التى قضيتها بجامعة كلومبيا بنيويورك .

فقد كان « الدكتور لويس ولفنجر » استاذ علم الجغرافيا الاقتصاديه بهذه الجامعة يباحث ويحاور الطلاب فى هذه النقطة ـ الاستفادة بالميزات الطبيعية التى تحيط بالانسان أينما كان ـ ويحثهم على ضرورة ترجمه هذه الميزات

إلى لغة الأعمال ، وعلى سبيل الإيضاح أذكر أنه كان يعلمنا أن معرفة الحاصلات الطبيعية لمكان ما ، وحالة جوه وموقعه الجغرافى من الناحية التجارية ، كل ذلك لاقيمة له مطلقا إذا لم يؤل إلى معناه وقيمته فى ميدان العمل والسياسة والاجتماع .

ولم يكن الدكتور لويس صاحب هذه الفكرة وحده ، بل كانت مبدأ وغاية جميع اساتذة مدرسة الأعمال بجامعة كلومبيا ، حتى استاذ اللغة الانجليزية العالية للأعمال ، فقد كان يتغنى بهذه الأنشودة الجميلة فيُذَكِر طلابه بأن كتابة خطاب أو مقالة أو كتيب أو رسالة لاتكون لها قيمة مالم يفكر فى الخدمة التى ترجى من هذا التحرير .

والخدمات التى ترجى من موقع مصر الجغرافى لم يستفد بها المصريون بعد ، وهم فى ذلك يشبهون ملكا طلب إلى كبير وزرائه حل معضلة مرت برأسه .

قال الملك أنه مل رؤية الجند بأسلحتهم المختلفة صباح مساء ، وقد عافت نفسه المقابلات الرسمية وطقوسها ، وهو يريد أن يغذى قلبه وروحه ويريح بذلك رأسه . ثم قال الملك أنه كرجل عسكرى يرغب فى أن يرى شكلا يجمع بين بطولة الرجل وجمال المرأة . شكلا يراه كل صباح ليبعث فى نفسه الراحة والسرور .

وكان كبير الوزراء شيخاً حكيما ، فبعث إلى كبير المصورين فى الدولة وعهد إليه برسم الشكل الذى يرتاح إليه الملك ، وكان هذا المصور بارعاً وعلى اتصال بالملك وقصره وحاشيته ، فلم يجد فى مخيلته أو تجاربه منظراً ترى فيه أروع تمثال لبطولة الرجولة أكثر مما تراه فى شكل الجندى الذى نيط به أن يرفع علم جلالة الملك صباح كل يوم فى حضرة جلالته عند مروره . فاقتبس من هذا الشكل . ثم لم يجد الرسام فى مخيلته أو تجاربه أرق وأعذب من شفتي الملكة التى أعتاد جلالته تقبيلهما كل يوم فأضاف شفتيها إلى الرسم ، كذلك لم يجد عينين صافيتين كلهما جمال وسحر بقدر عيني كبرى بنات الملك فزان بهما رسمه . ثم قدم الرسام الشكل إلى كبير الوزراء وشرح له موضوع رسمه ، فقدمه الرئيس إلى الملك فنال إعجابه وتقديره ،

وأمر بوضعه فى غرفته ليراه فى كل صباح .

هنا لك رأى الشيخ ألوزير أن يكتم سر الرسم وموضـــوعه عن مـولاه الملك حتى يظل الرسم مسلياً لجـــلالته وإن كان جـــزءاً بسيطاً مما يحيـط به صباح كل يوم .

وهكذا تحيط بنا فى الحياة مسليات وسعـــادة قد لانقدرها لأنها لم تترجم إلى اللغة التي تصل بها إلى قلوبنا ورءوسنا .

وإنا كمصريين نعـــلم أن مصر ذات موقع جغرافى جميل وعظيم الأهمية من الناحية التجاريه الدوليه ، ثم كمصريين أيضا نرغب فى أن تستفيد مصر بهذا الموقع الجغرافى الجميل والعظيم الأهمية من الناحيه التجاريه الدوليه

والمعضـلة التى أمامنا كمصريين ، هى كيف تستفيد مصر بهـــذا الموقع الجغرافى الجميل والعظيم الأهمية من الناحية التجاريه ؟

ولا أدّعى لنفسى مكانة كبير المصورين الذى حـــل معضلة الملك ، فرسم له جزءاً مما يحيط به كل يوم جمـــع بين كل ماتنشده نفس الملك من راحة وسرور . ولكننى أحاول أن أدعو كل مصرى ومصريه للتفكير فيما عساه أن تنتفع به مصر من مركزها الجغرافى الجميـل والعظيم الأهمية من الناحيـــة التجاريه الدوليه .

والنقط التى أشير إليها فيما بعد أظنها تفيد مواطنى الذين سيعنون بالتفكير فى هذا الموضوع

(تحليل مركز مصر الجغرافى التجارى)

وباعتبارى ملاحاً مصريا أشعر بأن فكرى متجه دائما إلى السفينة والبضائع ، فاذا حاولت أن أحلل مركز مصر الجغرافى التجارى فانما أتحدث اليك عن السفن والبضائع التى تمر بمصر ليل نهار دون أن تستفيد منها مصر بشىء يذكر

وقد نشرت وزارة التجـــارية الامريكيـــة تقرير جنـــاب المسيو « Mr. Gerge Edgar Bounet » مساعد مدير عام شركة قنال السويس عن حركة مرور السفن والبضـائع بمصر عن طريق قناة السويس فى عام ١٩٣٢

نقلا عن تقرير « Le Canal de Suez, February, 15, 1933 » وقد أطلع عليه طلبة علم النقل بجامعة كلومبيا فى العام الحالى

(السفن التى مرت بالقنال)

أما مجموع حمولة السفن التى مرت بالقنال عام ١٩٣٢ فقد بلغ ٢٨٫٣٤٠٫٠٠٠ طناً صافياً بعجز ٦ر ٥ ٪ من حمولة عام ١٩٣١

والمراكب التى مرت من الشمال إلى الجنوب (أوروبا إلى الشرق) كانت سبب العجز خلافا للحالة سنة ١٩٣١ ، وقد كانت حمولتها ١٣٫٢٧٤٫٠٠٠ طناً وكان مبلغ العجز فيها عبارة عن ١٫٢٠٣٫٠٠٠ طن ، والمراكب التى مرت من الجنوب إلى الشمال بلغ مقدار حمولتها ١٥٫٠٦٦٫٩٠٠ طن ومبلغ العجز فيها ٦٦٥٫٠٠٠ طن .

أما مراكب الصابورة ـ التى عبرت القنال فارغة ـ ودفعت رسوم القنال لكى تشحن بالبضائع وتعود ثانية فقد بلغت حمولتها ٣٫٥٤٣٫٠٠٠ طن والجانب الاعظم منها مر من الشمال الى الجنوب (من أوروبا إلى الشرق)

وقد بلغ عجز السفن البريطانية نحو ٩٠٣٫٠٠٠ طن ولكنها حافظت على نسبتها المئوية وهى ٥ر٥٥ ٪ من مجموع السفن التى عبرت القنال . ويليها فى الأهمية المانيا فانها بالرغم من عجز حمولة سفنها هذا العام بمقدار ٢٣ ٪ فقد تفوقت على السفن الفرنسية والهولندية .

أما اليابان فقد ازدادت حمولتها التي مرت القنال عن عام ١٩٣١ وكذلك الروسيا وهما الدولتان اللتان تزداد حمولاتهما باضطراد أثناء هذه الازمة العالمية .

وأما إيطاليا والنرويج فقد كان عجزهما بسيطاً

ومن الملموس جداً أن السبب الأساسى فى عجز حركة المرور انما هو راجع إلى الهند البريطانية سواء كان ذلك فى السفن الواردة اليها أو التى تصدر عليها حاصلاتها فقد بلغ العجز من ٨٫٢٣١٫٠٠٠ طن الى ٦٫٩٣٥٫٠٠٠ طن وهذا عبارة عن ٢٤ ٪ من مجموع حركة المرور جميعها

ولأول مرة فى تاريخ القنال تفقد الهند البريطانية زعامتها للمناطق التى

تلى السويس ، فقد فقـــدت اهميتها كمصدرة للقمح إلى أوربا بينما إزدادت اهمية استراليا ، وترتب على ذلك عجزفي حركة المرور بالقنـــال لأن التجارة الاسترالية تتأثر تماماً من ضريبة القنال أكثر من نظيرتها فى الهنـد ولاتستفيد تجارة استراليا إذا عبرت القنال بعامل الوقت بقدر ما تستفيد التجارة الهندية .

ومع أن الشرق الأقصى قد ازدادت حـركته عن تجارة الهنـد إلا أن عجزه قد بلـغ ١٤١٫٠٠٠ طن أو ٢ ٪ نصفه بسبب تجارة الأسمـــدة الواردة .

وحركة المرور الاسترالية قد نقصت ٢٦٧٫٠٠٠ طن أو ٧ ٪ بسبب تقلص تجارة القمح .

وأما المرور من وإلى الهند الهولاندية فقـــد تحمل من الشدائد أكثر من أى منطقة أخرى وكان نقصه بنحو ٨ ٪

وأخيراً فقد تحسنت حالة الخليج الفـــارسى وذلك بسبب عودة مراكب الغاز (البترول) إلى بلاد فارس عن طريق السويس .

البضائع التى مرت بالقنال من الشمال إلى الجنوب

وأما البضائع التى مرت بالقنال عام ١٩٣٢ فقد بلغت ٢٣٫٦٣٢٫٠٠٠ طن بعجز مبلغ ٦٫٥ ٪ عن نظيرتها عام ١٩٣١ وقد كان العجز فى حمولة المراكب يتناسب مع العجز فى مقدار البضائع عن عام ١٩٣٢ وكذلك فان نسبة الشحن هذا العام خير من نظيرتها فى العام الماضى ، حيث ازدادت نسبة عجـــز البضائع بنسبة نقص حمولة السفن .

فالحاصلات التى عبرت من الشمال الى الجنوب قـــد أصيبت بعجز على اختلاف أنواعها ، والسبب فى حفظ كيان التجـــارة التى تمر بهذا الطريق من الشمال الى الجنوب - يرجع كعادته إلى المعادن فقد بلغت وحدها ١٫٣٩١٫٠٠٠ طن ويليها البترول والأسمدة والأخشـــاب المستعملة فى صنـاعة الورق (Paper Pulp) وقد ازدادت كميات البـــترول والورق ، فالبترول يرد من الروسيا بينما معظم الورق من السويد والنرويج (اسكندناوه) .

واما الفحم وقـــد كان له قديماً أعظم نصيب فى حركة المرور فقد بلغ

مقداره ١٧٨٫٠٠٠ طن .

البضائع التى مرت بالقنال من الجنوب الى الشمال

أما البضائع التى مرت من الجنوب إلى الشمال - (من الشرق الى الغرب) فأهمها (Gasoline) « غازوسخ » والفول والأرز وقـد زادت كمية كل منها عن ١٫٤٠٠٫٠٠٠ طن ، وقـد زادت كميات الزيوت المعدنية . وقد نقصت الحاصلات الزيتية بمقدار ٨٫٥٪ والحبوب بمقدار ٥٪ وقد زادت كميات نوع من الفـول (Soy Beans) حتى وصلت إلى ١٫١٤٢٫٠٠٠ طن . وقد ساعد تدهور الين (عمـلة اليابان) على تحسين صادرات اليابان ، وقد بلغ التنافس الصناعى شأواً عظيماً ، فقد وصلت المصنوعات الحديدية والصلبية اليابانية لأول مرة فى تاريخ التجارة الدولية الى ممالك شمال اوروبا .

تحويل التجارة عن طريق قناه السويس

وقد أبلغنا « القنـال » بمبلغ تأثره بتحـويل مراكب الزيت من خليج فارس فى عام ١٩٣١ ، ولكن هذه السفن قد عادت بأكملها للعمل عن طريق قناه السويس عام ١٩٣٢ ، وهذا غير حالة القمح الاسترالى المصدر الى اوروبا .

ففى الشهور الثلاثة الأولى من عام ١٩٣٢ قـد بلغت نسبة عجز القمح الاسترالى الذى يعبر القنـال وهو يكوّن ٥٢٪ من مجموع المرور إلى ٢٥٪ من ذلك المجموع ، وهـذا معناه خسارة على القنال قيمتها ٣٠٠٫٠٠٠ طن وازداد هذا النقص تدريجياً .

وكذلك السكر وارد جاڤا فانه نقص فى تسعة شهور مقدار ٩٠٫٠٠٠ طن ، وأما صادرات الهند الهولاندى والهند الصينى وسيام الى اوروبا فقـد تحول ٢٠٪ منها الى طريق رأس الرجاء الصالح ، وهذا يقدر بنحو ٨٠٫٠٠٠ طن . ويلاحظ أن معظم الغاز الروسى قـد أرسل عن طريق رأس الرجاء الصالح أيضاً ، ولم تستطع الشركة أن تتبع تحـويل الحاصلات الأخرى الى « الرأس » بدقة ، وانما يمكنها أن تستنتج بطريقة التحليل والمقارنة ، ان هذه

الحاصلات قد بلغت نحواً من ٦٠٠٫٠٠٠ طن الى ٧٠٠٫٠٠٠ طن فى عام ١٩٣٢ .

ولم يكن هــذا التحويل قاصراً على مراكب البضائع ، وانما تناول بواخر الركاب أيضاً ، وكان من حظ الولايات المتحدة الامريكية أن تحويلا فى طرق الملاحة قد وجــه لمصلحة قنال « بنما » فقد استفادت هذه القنـاه بنحو ٤٥٠٫٠٠٠ طن .

وأما أسباب هذا التحويل فمعروفه للجميع (رسوم المرور بقناه السويس) ففى وقت الأزمة الاقتصادية لا يعبأ النــاس بالوقت وطوله وقصره ، ولذلك فان فائدة المرور بقنـــاه السويس تكون ثانوية بالنسبة للرسوم التى تتقاضاها الشركة ، ويبذل كل الجهــد فى ارسال الشحنات إلى الجهات المستوردة مباشرة دون الحاجة الى النقل من مركب لأخرى .

اســتنتاج

وأول وأهم ما تستنتجه انما هو :

(١) مرور ٣٫٥٤٣٫٠٠٠ من المراكب آتيه من الغرب فارغة (على الصابورة) وتدفع رسوم قنـــاة السويس وهى فارغة وتتحمل مصاريف سفرها إلى الشرق فارغة لـكى تصل إلى الشرق وتنقل بضائعه إلى الغرب .

(٢) وما دام يمـر بالقنال ٣٫٥٤٣٫٠٠٠ طن من المراكب فارغة آتية من الغرب لتحمل بضائع شرقيـة فلا بد أن تمـر بالقنال حمـــولة مقـدارها أضعـــاف الـ ٣٫٥٤٣٫٠٠٠ طن من المراكب حامـــلة بضائع بالـكاد تكفى مصـاريف وقودها ورسوم القنال وأجـــور موظفيها حتى تصل إلى الشرق لتنقل بضائعه إلى الغرب

(٣) وحيث ان لمصر ميناء فى نهاية قناه السويس ـ مدينـــة السويس ، وهذه الميناء اذا اتخـــذت قاعدة للنقل فى المواسم التى ترد فيها سفن تقطع الاطلانطيق والبحـــر الأبيض ، وتدفع رسوم قنـاه السويس ولاتحمل شيئاً من البضائع أو تحمل قليـــلا منها متحملة كل النفقات فى سبيل ان تنقل بضائع شرقية الى الغرب ، فلا بد للسفن المصرية الموجودة بمينـاء

السويس من النجاح الأكيد فى المنافسة التجارية البحرية فى سوق النقل بالشرق .

وثانى مانستنتجه إنما هو :

ا ـ ان البضائع التى تمر بقناة السويس معظمها من الحاصلات التى لا يصبها تلف من بعد المسافة والتي لا يكاد يتأثر سوقها إذا احتاجت إلى وقت غير قصير فى النقل .

ب ـ أن التجارة أخذت تتحول من طريق قناة السويس قصد الاقتصاد فى النفقات .

ولذلك فلو أن مصر تقوم بوضع نظام يكفل نقل بضائع الترانسيت بأجور مخفضه جداً فى دخلية القطر على نحو ماتفعل أمم الغرب إذن لاستطاعت ان تخلق لنفسها حركة نقل واسعة النطاق إزاء بضائع الترانسيت ولا سيما إذا استخدمت سفن القطارات البحرية الآتى ذكرها .

الباخرة « قطار بحرى نيويورك »

وقد حدثتك بمناسبة مستقبل صناعة السفن فى مصر عن دعوتى لمشاهدة تعويم الباخرة « قطار بحرى نيويورك » « S. S. Seatrain Newyork » بشركة صناعة بناء السفن The Sun Shipbuilding and Dry Dock Corp. بمناسبة زيارتى لهذه المصانع ، وقد حضر كثيرون من الملاحين ورجال الاعمال حفلة التعويم ، وبعث فخامة رئيس الجمهورية بأطيب أمانيه للسفن وشركتها ، وهنأ وكيل عام البوسته مدير الشركة على نجاح الباخرة بعد تعويمها ، باعتبارها آخر ماوصل اليه الراغبون فى تسهيل تبادل التجارة الدولية (شكل ١٥)

وميزة هذه السفينة أنها تنقل قطار السكة الحديد ، وطوله نحواً من ميل ، وعدد عرباته نحواً من ١٠٠ ، مشحونة وتعبئها فى المركب مشحونه إلى «هاڤانا ـ كوبا » حيث تفرغ العربات بشحنتها ، وتسافر بحالتها بعد مرورها بالجمرك الى داخلية البلاد ، أو تخزن بمخازن الترانسيت حتى تتم عليها اجراءات الجمرك هناك . والباخرة طولها ٤٧٨ قدماً وعرضها ٦٣٫٥ قدماً وارتفاعها ٣٨ قدم وعشاها (كوبريها) فى منتصفها ، وآلاتها فى مؤخرتها ، وبذلك تختلف فى شكلها عن بواخر نقل البترول ، وحمولتها نحواً من ٢٣٫٠٠٠ طن

وطريقة بناء هذه السفينة تختلف تماماً عن بناء سفينة البضائع وبواخر

نقل الزيوت ، فبدلا من تستيف البضائع فى العنابر فى البواخر العاديه ، تخزن عربات السكة الحديد على قضبان بسطوح هذه السفينة ، وتقفل عجلاتها فلا تتحرك ، ويحكم ربطها باجهزة خاصة فلا تتحرك من مكانها مهما صادفت السفينة عواصف وانواء

فتأتى عربات السكة الحديد مشحونة ببضائع جافة أو خضروات أو فاكهة (فى عربات مجهزة للفاكهة) ويحملها على رصيف الميناء « ونش » مخصوص قوته ١٢٥ طن ، ويضع العربة فى السطح الخاص بها وتتولى السفينة تسييرها على قضبانها بآلات فى السفينة ، ولما تصل السفينة هافانا « بكوبا » يتولى « ونش » هناك نقل عربة السكة الحديد من السفينة الى قضبان السكة الحديد ، وهناك تتم عليها اجراءات الجمرك ، وتسافر الى داخلية البلاد . (شكل ١٦)

فيقتصدون بهذه العملية الكثير من نفقات التفريغ والشحن ، حيث يمكن أن تصل بضائع بعربات السكك الحديد من وسط الولايات المتحدة ، وتسافر بعرباتها الى آخر حدود كوبا

وتشحن « سفينة قطار البحر » فى خمس ساعات ، وتفرغ فى خمس ساعات أخرى ، وفى ذلك اقتصاد عظيم فى نفقات الشحن والتفريغ ومصاريف الباخرة .

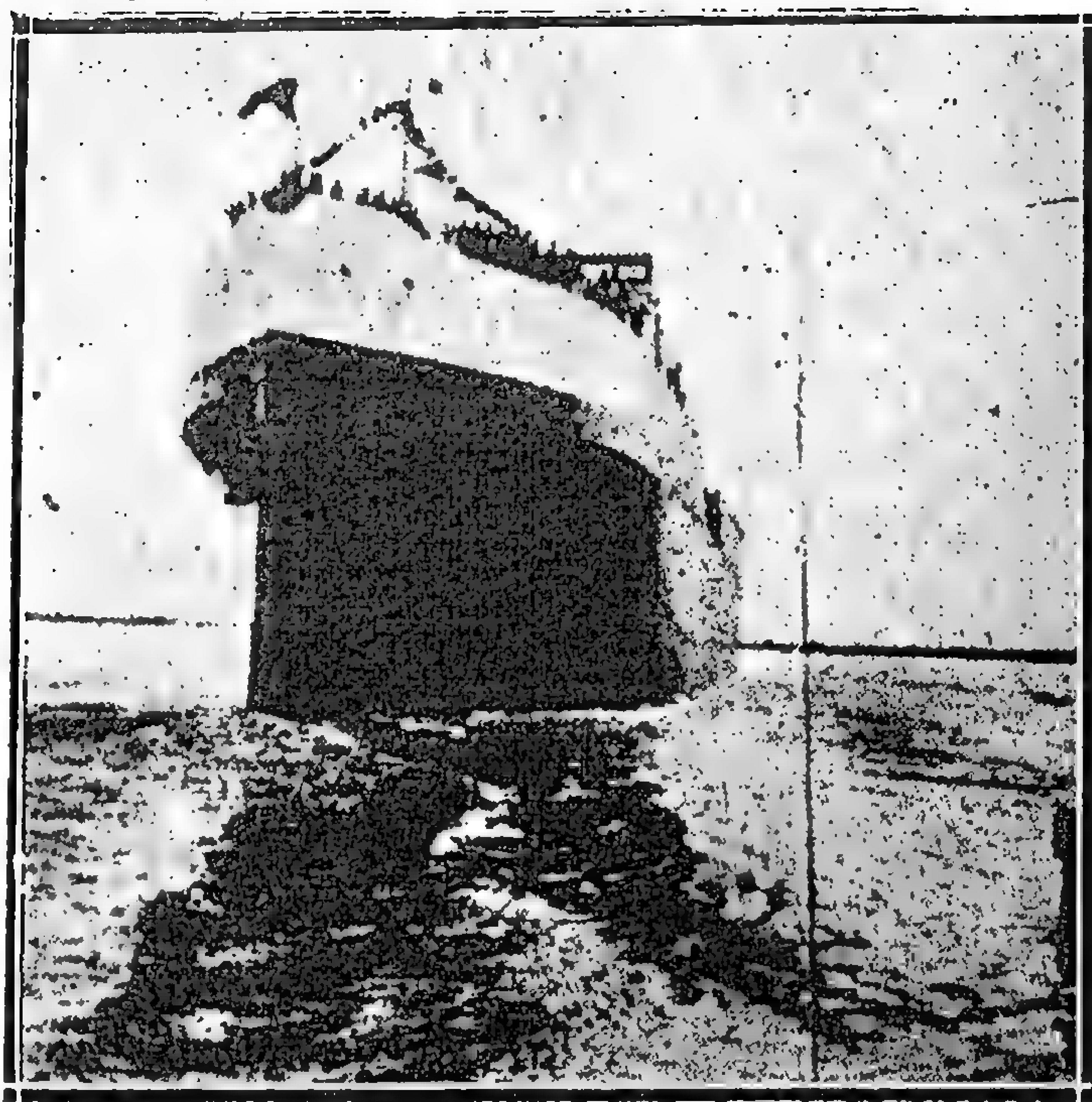
والسفينة التى سنحت لى فرصة مشاهداتها هى الثالثة عن نوعها فى العالم ، وهى والسفينتين الآخرتين ملك لشركة امريكية تعمل بين الولايات المتحدة وكوبا ولم يزاحمها فى عملها هذا مزاحم .

لذلك ترى أن الاصل فى بناء هـــذه السفن انما هو الاقتصاد فى نفقات الشحن والتفريغ من داخلية الولايات المتحدة الى داخلية « كوبا »

وعند ما رأيتها وشاهدت اجزاءها مع الزائرين ، مر بخاطرى امكان استخدام مثل هذه السفن بين مدن الشرق والغرب دون أن تمر شحناتها فى قنال السويس ، فتقتصد فضلا عن الزمن ونفقات الشحن والتفريغ جانباً كبيراً من رسوم قنال السويس .

ومعنى ذلك أن تنشأ شركة تستخدم نصف مراكبها من السويس الى الشرق ، والنصف الآخر من الاسكندرية إلى الغرب ، وعربات السكة الحديد تفرغ بالسويس وتسير بالسكة الحديد الى الاسكندرية بشحنتها فى نظير أجور خاصة مخفضة ، وتعبأ كما هى فى سفينة راسية بالاسكندرية ، هذا فيما يختص بالنقل من الجنوب إلى الشمال ، وبالعكس من الشمال إلى الجنوب .

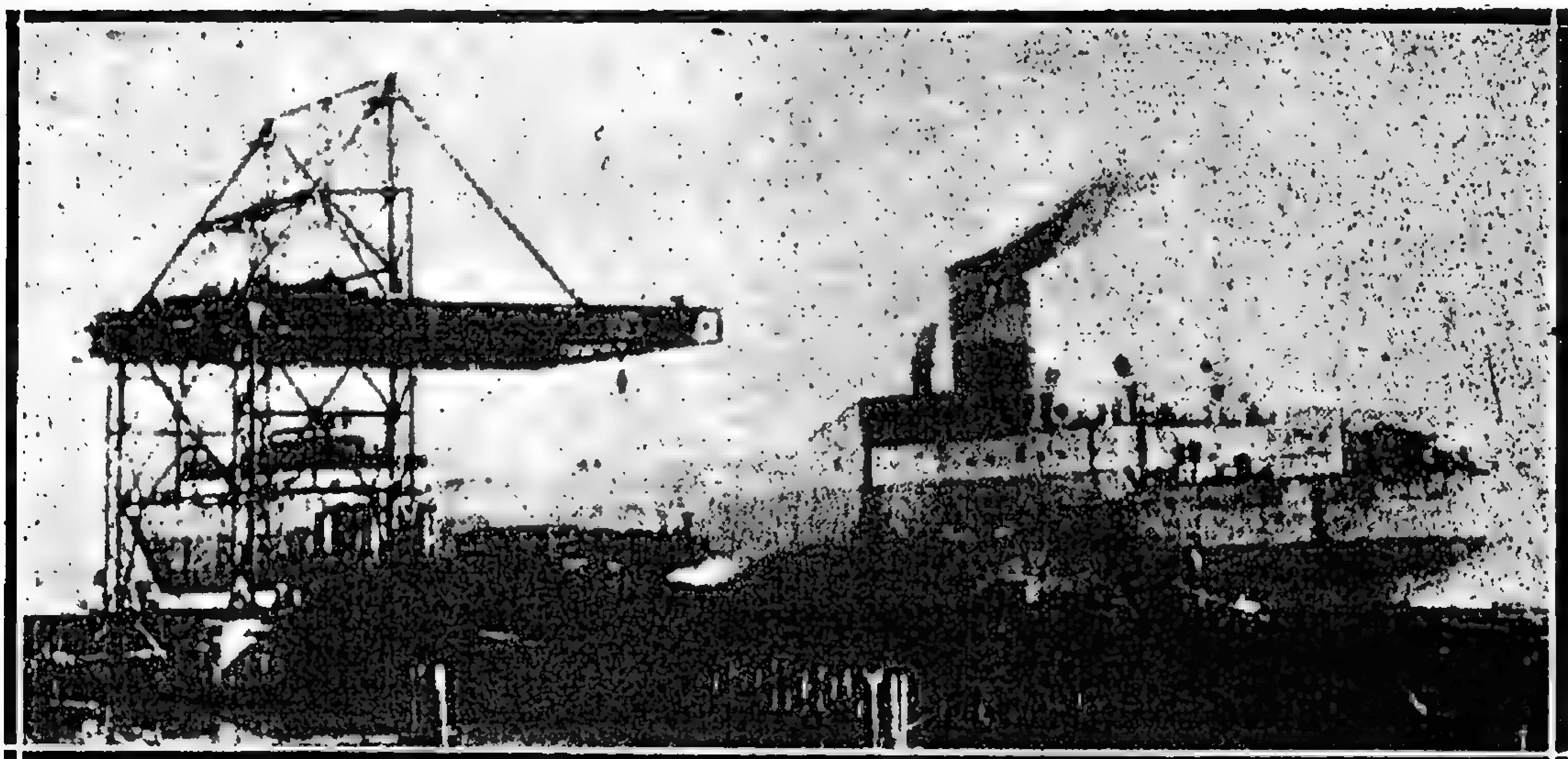
ولا يغيب عن الذاكرة أن هذا النقل يحتاج الى اتفاق دولى مع الدول



Launching
S.S. Seatrain Newyork at Sun yard

تعويم الباخرة « قطار بحرى نيويورك »
فى أحواض شركة بناء السفن بأمريكا

(شكل ١٥)



(شكل ١٦)

الباخرة « قطار بحرى نيويورك » تشحن عربات السكك الحديد معبأة بالبضائع
بواسطة « الونش » الذى بجوارها

"S. S. Seatrain Newyork" Loading Cars

التي يصح أن تشترك مع مصر على قدم المساواة فى نقل تجارة الشرق والغرب وتحتاج إلى منشآت جديدة يبررها الربح المنتظر من جراء هذا النقل .

وهذا ليس معناه تقليل شأن قنال السويس فى النقل بين الشرق والغرب فان خطوط الركاب والبريد المنتظمة لابد لها من عبوره على أية حال .

هذا واذا كانت بعض الدول قد مدت أنابيب البترول من بغداد إلى حيفا بقصد أن تكون لمرفأ حيفا أهمية عظيمة فى سوق النقل البحرى ، ثم اذا كانت هذه الدول تعمل على استخدام خط حيفا بغداد بقصد نقل صادرات وواردات بغداد وعمان وطهران ومنتجات الشرق الأوسط على العموم الى اوروبا ، وخصوصا الحاصلات الزراعية ، حتى لا تمر بقناة السويس اقتصاداً فى نفقات النقل ورسوم المرور من قناة السويس .

لذلك أظن أن فكرة كالتى مرّ بك ذكرها جديرة بالبحث من ناحيتنا نحن المصريين ، ولا سيما وقد شعرت الحكومة المصرية بضرورة حماية مركز مصر الجغرافى بما ذكرته فى مذكرة وزارة المالية المرفوعة إلى مجلس الوزراء عن مشروع ميزانية ١٩٣٣-١٩٣٤ المالية ، فقد جاء فيها الآتى :-

« لبثت تجارة الترانسيت فى الركود الذى كان نصيبها فى سنة ١٩٣١ فى زيادة طفيفة فى كميتها . ولا يزال أثر التحسينات التى أدخلت فى موانى فلسطين موضع حدس وتخمين ، على أنه لاشك فى أن كميات من الاصناف التى كانت ترد من أوروبا لتوزع فى فلسطين وما حولها قد تجد فى ميناء حيفا المرفأ الاكثر ملاءمة لها ، على أن هذا سيكون قاصراً على أصناف التجارة التى تشحن مباشرة من أوربا قاصدة فلسطين ، أما البضائع التى تصل الى الموانى المصرية على بواخر تعود مباشرة أو تخترق القنال دون أن تيمم شواطىء شرق البحر الأبيض فهذه لامشاحة تستمر تجد مصر خير محطة لرحالها ، وكذلك سوف يظل شأن تجارة الترانسيت الواردة من الشرق والصادرة اليه إذ ليس بين خطوط الملاحة ما يتجه شمالا بعد عبور القنال الا النزر اليسير »

« على أن جواز منافسة الموانى الفلسطينية لموانينا فى تجارة الترانسيت من المسائل الجديرة بالبحث ، وهذا ماستعنى به مصلحتا الجمارك والتجارة والصناعة » اه

فاذا كان مجلس الوزراء قد شعر « بجواز منافسة الموانى الفلسطينية لموانينا فى تجارة الترانسيت » فما أجدر بالحكومة المصرية ببحث هذا المشروع فى وقت قريب ، لكى تستفيد مصر بما قد يعود به على البلاد من فوائد ، قبل انتهاء امتياز قناة السويس .

هل نعقد مؤتمراً أهليا للغرف التجارية المصرية ؟

ومعروف أن الصفقات التجاريه الخارجية تتم بين طرفى البائع والمشترى ، (المصدر والمستورد) بموجب عقود تنص على أنواع الخدمات التى يطلبها المشترى من البائع ، وتحدد هذه الخدمات .

وفى مقدمة هذه الخدمات مسألتى الشحن والتأمين .

وفى استطاعتنا نحن المصريين أن نطلب كمستوردين إلى موردى تجارتنا الخارجية أن تشحن بضاعتنا الواردة إلى مصر على مراكبنا المصرية وأن يؤمن عليها لدى شركة تأمين بحرى مصرية (بعد إنشائها) .

وهذا المطلب ليس من الأمور الهينة ، فقد يكون من مصلحة التاجر المستورد أن يشترى بضائعه تسليم ميناء مصرية C. I. F. حيث يشمل ثمنها نولونها والتأمين عليها ، ويريح المشترى نفسه من كل مسائل الشحن والتأمين والأشراف على بضائعه فى بلدان أجنبية .

ولكن هذه الطريقة فى الشراء تعطى المصدر حق اختيار السفينة وجنسيتها وكذلك شركة التأمين . ولو اشترى المستورد المصرى بضائعه F. O. B. أو F. S. A, etc. (تسليم ميناء اجنبية أو تسليم سفينة أو تسليم رصيف أجنبى الخ) فقد يحمّل نفسه نفقات لاداعى لها ، وقد يجوز أن يُعرِّض تجارته لظروف لاتدعو إليها حالته المادية .

ولكن هذه الطريقة فى الشراء تعطى المستورد حق اختبار السفينه وكذلك شركة التأمين . ولكى يوفق بين طريقة الشراء ومصلحة المشترى واستخدام السفن المصرية لابد من اشتراك الغرف التجاريه المصريه فى وضع نظام مبنى على بحث وتحليل الواردات التى تستوردها مصر بانتظام ، والواردات الموسمية ، والممالك التى تتاجر معها بانتظام فى هذه البضائع ، واختيار أحسن الأساليب فى استخدام سفننا المصرية فى نقل البضائع التى يستهلكها المصرى وسكان هذا البلد على العموم .

والدعوة إلى مؤتمر أهلى للغرف التجارية المصرية للاشتراك فى هذا البحث التجارى ، بعد أن امدت الحكومة الغرف التجارية بنفوذ وسلطان تجارى ، ليس بدعاً ، فقد سبقتنا إليه جميع الدول التي تنقل سفنها تجارتها الخارجية. ثم أن الدعوة إلى مؤتمر أهلى للغرف التجارية المصريه للاشتراك فى وضع

نظام أهلى للنقـــل البحرى التجارى أمر حيوى ، لايمكن أن يكون لنا بدونه اسطول تجارى مهم .

نعم أن الدعوة إلى هذا المؤتمر سوف تكون من الخطوات الجـــريئة فى سبيل تحرير الأسواق المصرية وتنشيطها .

* * *

مصر ونقل البترول والزيوت

وأمام مصر مثل فرنسا وماعملته إزاء نقل الزيوت ، إذ ان حظها فى مناجمها يشابه حظ مصر فى مناجم الزيوت إلى حد ما .

فقد أنشأت فرنسا فى ١٠ يناير سنة ١٩٢٥ إدارة مستقـــلة تسمى إدارة الوقود السـائلة « Office Des Combustibles Liquides » تمنح الحكومة عن طريقها إعانات للبواخر التى تنقـــل الوقود السائلة التى بنيت فى فرنسا ولا يزيد عمرها عن ١٥ عاماً ، وكذلك البواخـر زميـــلاتها الفرنسية التى بنيت فى الخارج ولا يزيد عمرها عن ١٥ عاماً ايضاً ، على أن تنســجل هذه البواخر فى سجـــل التأمين الافرنسى بعد مرور عام واحد من تاريخ إنشاء هذه الإدارة ، وقد كان فى الأصل أن تمنح هـذه الاعانة لمدة ١٠ سنوات ولكن البرلمان الافرنسى قد قرر مدها إلى ٢٠ عاماً .

ولما كان لا يوجد بفرنسا منـاجم للزيوت غير الجزء الذى نالتـه بمقتضى معاهدة فرسايل من أقليم الألزاس ، فقـــد اعتبر من الأغراض الأساسية لإنشاء هذه الأدارة ضمـــان الحصول على كميات الزيوت التى تحتاجها الدولة فى زمنى السلم والحرب . وقد وجه برنامج الحكومة إلى تحقيق الاغراض الآتيه :

١ ـ تدبير مسألة الزيوت من إنتاج فرنسا ومستعمراتها والممالك الأخرى .

٢ ـ ضمانة استـــيراد الزيت برأس مال فرنسى وعلى سفن فرنسيه .

٣ ـ تدبير توزيع ومراقبـــة الزيوت فى داخلية البـــلاد .

٤ ـ ضمان استيراد الكميات اللازمة فى زمن الحرب بوجه خاص .

إنشاء إدارة الوقود السائلة وإعانات بواخرها
لاتحمـــل الميزانية شيئاً

وإدارة الوقود هذه تعول نفسها بحيث لا تكلف الميزانية العـــامة شيئا ، ومبـــالغ الأعانة ونفقات الادارة تصرف من ضريبة العشرة فرنكات

المقررة على كل طن من الزيت ، وضريبة ال ١ ½ فرنك التى تحصل على الزيت الوسخ كرسوم للوارد .

وتصرف الإعانة إلى جميع بواخر نقل الزيت الفرنسية ، ماعدا التابع منها للعسكريه البحريه الفرنسيه ، وعلى أن يكون النقل من المورد الأصلى للبضاعة إلى ميناء فرنسيه مباشرة ، وعلى أساس الكمية الاجمالية الواردة ، وحمولة السفن القائمة المستخدمة فى النقل .

فاذا نقصت الحمولة القائمة لسفن شركة ماعن ١٥٠٫٠٠٠ طن فان الإعانه تقل بنسبة نقص الحمولة القائمة للشركة إلى ١٥٠٫٠٠٠ طن .

وقد كان لهذه الادارة أثرها فى تقدم وتنمية الحمولة القائمة للسفن الافرنسية التى تنقل الزيت على النحو الآتى :

فى سنة ١٩٢٥ كانت الكمية المنقولة ٥٤٧٫٤٨٣ طن مترى ومبلغ الاعانة ٧٫٢١٢٫٢٨٠ فرنك (٧٣٫٥٧٥ جنيه) ومبلغ الاعانه عن الطن ١٤ فرنك = ٧٫١٣٣ ملیم

فى سنة ١٩٢٦ كانت الكمية المنقولة ٦٣٦٫٩٤٥ طن مترى ومبلغ الاعانة ٨٫٢٢٥٫٧٣٧ فرنك (٥٣٫٣٠٣ جنيه) ومبلغ الاعانة عن الطن ١٣ فرنك = ٨٫٤٢ ملیم (١)

وفى سنة ١٩٢٧ كانت الكمية المنقولة ٧٠٩٫٤٨٣ طن مترى ومبلغ الاعانة ٨٫٢٦٢٫١١٢ فرنك (٦٤٫٧٧٥ جنيه) ومبلغ الاعانة عن الطن ١١٫٥ فرنك = ٩٠٫٢ ملیم

ومصر قد تذمرت كثيراً من عسف شركات البترول الاجنبية فى مصر واحتكارها هذه التجارة ، ومضايقتها لجمهور المستهلكين إلى حد آثار انتباه الحكومة المصرية ، وحضها على دعوة مندوب الروسيا للاتفاق مع السوفيت على توريد الزيوت إلى مصر .

وفى امكان مصر الآن أن تستفيد بالاتجار مع روسيا فى البترول والزيوت ، وتنشىء خطاً من بواخر الملاحة المصرية لنقل هذه الزيوت من الروسيا إلى الموانى المصرية مباشرة . أو بمعنى آخر تشترى مصر زيوتها تسليم ميناء روسيه وتتولى بعد ذلك نقلها على بواخر مصرية تعهد بها إلى شركة مصر للنقل والملاحة أو شركة مصرية أخرى

---

(١) بحساب سعر الكامبيو فى ذاك الوقت

نعم أن الشركات البحرية المصرية لا تملك الآن بواخر من هذا النوع ، المعد لنقل الزيوت ، ولكن ذلك لا يمنعها من القيام بهذا النقل بعد مضى ستة شهور على أكثر تقدير ، إذ يمكنها أن تشترى البواخر اللازمة لنقل الزيت المصرى من السفن الأوروبية ، أو الأمريكية العاطلة التى يتمنى أصحابها أن لو يتخلصوا منها بأية كيفية (البيع أو التأجير) .

فاذا تعاقدت الحكومة المصرية مع حكومة السوفييت على صفقة الزيوت ، واتفقتا على أن تكون تسلم ميناء روسية بعد ستة شهور ، أو أى مدة مناسبة تراها الحكومة (وأما فى أول الأمر فيجوز أن تفوض الروسيا فى أمر تسليم الزيوت إلى ميناء مصريه) إذن لضربت الحكومة المصريه عصفورين بحجر واحد ، ذلك انها تستطيع أن تنشىء إدارة مثل الادارة الفرنسية الآنفة الذكر ، وتنعش التجارة المصريه ، وتشجع الملاحة المصرية فى وقت واحد .

وقد استوردت هولنده أخشاباً روسية ، واشترطت أن تنقل البواخر الهولنديه هذه الأخشاب ، وفازت الحكومة الهولنديه بفضل مساعيها فى حمل حكومة الروسيا على مساعدة البواخر الهولنديه فى المياه الروسية ، كما ذكر ذلك سعادة الناضورى باشا عضو مجلس الشيوخ فى مذكرة رفعها الى المجلس بشأن تعضيد أصحاب البواخر المصريين .

واشترت يوغوسلافيا ٢٥٫٠٠٠ طن ملح من بور سعيد ، واشترطت أن تنقل على بواخر يغوسلافيه ، وعبثاً حاولت الشركات الأجنبية التعاقد على نقل هذه الكمية كما ذكر الناضورى باشا هذا المثل فى مذكرته الآنفة الذكر

ولن تجد الشركات المصرية صعوبة فى تدبير هذا النقل ، ولا سيما وأن بواخر نقل الزيوت تسافر من بلادها على الصابوره (لاتحمل شيئاً غير صابورة من مياه البحر لحفظ اتزانها تكنسحها عند دخولها ـ ميناء الشحن) ولن تجد هذه الشركات المصرية أمامها أشكال تدبير حموله لهذه البواخر عند السفر من مصر إلى الروسيا .

هذا ما عن لى أن أذكره بهذه المناسبة ، راجياً للقائمين بهذه المحاولة الوطنيه كل توفيق وفلاح .

هل تساعد مصر بحريتها التجاريه

حاجة البحرية التجارية إلى المساعدات المالية

والشئون البحرية التجارية فى مقدمة الصناعات التى تحتاج إلى المساعدة المادية ، إذ تشترك عوامل كثيرة فى تعجيز هذه الصناعة عن ان تمون ترقيتها وتتعهد

انتشارها معتمدة على نفسها ولاسيما فى الوقت الحاضر. فان شئون العالم الاقتصادية، قد انقلبت منذ الحرب العظمى رأساً على عقب، وتغيرت الأحوال السياسية العامة، وظهرت حكومات وأمم مستقله جديدة، ونبهت الحرب كل الأمم إلى أهمية النقل البحرى التجارى كضرورة لتوسيع نطاق التجارة الخارجية، وتنمية الثروة العامة.

والصناعات البحريه تعتبر من الأعمال الدولية، لذلك فان فى اشتراك حكومة الدولة فى إنشاء وترقية بحريتها التجاريه اشتراكا فعلياً فى منفعة دوليه، ومساهمة مادية فى تقدم الحضارة العالمية، وتنمية العلاقات الوديه بين الأمم، وتبادل المعاملات والمنافع المشتركة.

وقيام الحكومات بهذه المساعدة يمنع من جهة أخرى، احتكار النقل الدولى، ويحمى الشعوب من تعسف شركات النقل ومحاولتها جباية الأرباح التى لا تقرها الظروف التجاريه.

وللتغلب على العوائق المالية تستطيع الحكومة أن تمد الشركات والأفراد المشتغلين بالنقل البحرى بسلفيات عامة من خزينة الدولة، أو تضمن هذه السلفيات لدى المصارف والبيوت المالية، وتتحمل نصيبها فى دفع جزء من هذه الفوائد تشجيعاً للملاحة وبناء السفن وبقية الصناعات البحرية، وتعتبر السفن رهينة على هذه الديون.

الصناعات البحرية المصرية

والصناعات البحرية المصرية «تتوافر لها فى مصر أسباب النجاح الطبيعية كما ترى فيما تقدم، ولا يعوزها إلا التعضيد الحكومى فى مختلف أنواعه وأشكاله، والذى بدونه لا يمكن أن تقوم لها قائمة»

وقد رأيت فيما تقدم كيف تساعد حكومات العالم وشعوبه بحرياتها التجارية بكل الوسائل المادية والمعنويه.

والآن أكرر لك أنواع هذه المعونة مقارنة بما تمد به مصر بحريتها التجارية، لترى بنفسك مبلغ ما يجب ان تقوم به مصر، حكومة وشعباً، لانقاذ ثروتنا البحرية التى تقتسمها الدول الأجنبية على العموم. وسترى فى الاستنتاج الذى يلى هذه المقارنة رأى جناب صاحب السعادة الأميرال Admiral Hutch I. Cone رئيس مجلس الشئون البحريه الأمريكيه، فى مساعدات الحكومات لبحرياتها التجارية الذى أبلغته حكومة أمريكا إلى المؤتمر الاقتصادى العالمى المنعقد بلندرة فى يوليه سنة ١٩٣٣.

كيف تساعد الدول بحريتها التجارية	كيف تساعد مصر بحريتها التجارية
١ ـ اعانات بناء السفن فى الدول التي ينقصها الفحم والحديد .	
٢ ـ اعانات بناء السفن فى الدول التى فيها الفحم والحديد ولكن اجور عمالها عالية عن غيرها . وتعد هذه الاعانة لتسوية فرق تكاليف البناء عندها وعند غيرها من الدول .	
٣ ـ تبنى وتشترى الحكومات سفناً تعطيها للشركات والأفراد من شعبها لادارتها واستغلالها .	
٤ ـ تنظم الخطوط التجارية التى تربط الدولة ببقية العالم وتعمل فى تشغيل هذه الخطوط واستغلالها وحمايتها .	
٥ ـ انشاء المجالس البحرية الاستشارية تمثل الحكومة ورجال البحرية التجارية والصناعات البحرية على العموم، وكبار تجار الصادرات والواردات والمشتغلين بالتجارة الخارجية على العموم أيضاً .	
٦ ـ انشاء اللجان البرلمانية تمثل مختلف الاحزاب .	
٧ ـ انشاء التأمين البحرى الاهلى .	
٨ ـ انشاء ادارة أو وزارة خاصة بالبحرية التجارية لرقابتها وتنظيمها والاشراف عليها .	
٩ ـ منح تسهيلات الأرصفة والاعفاء	

من رسوم الارشاد فى الموانى .

١٠ ـ تخفيض رسوم الموانى والمنائر وعوائد الأرصفة .

١١ ـ تعهد سياسة التعليم البحرى التجارى وانشاء السفن المدرسية والأكاديميات البحرية التجارية (اقرأ الجزء الثانى) .

١٢ ـ الملاجىء البحرية للأطفال والبحاره العجائز .

١٣ ـ حماية رجال البحرية التجارية .

١٤ ـ مكافآت الخدمات الشخصية الممتازة كمنح نياشين « جوقة الشرف » لرجال البحرية التجارية فى فرنسا .

١٥ ـ اعطاء سلفيات مقدماً لبناء السفن أو لادارتها .

١٦ ـ اذا لم تستطع الحكومة أن تقرض هذه السلفيات فتضمنها لدى البنوك والبيوت المالية وتتحمل جانباً من الفوائد .

١٧ ـ معونة نقل البريد لانشاء خطوط منتظمة .

١٨ ـ المنح الملاحية للخطوط البحرية التي لاتستفيد الحكومات منها بخدمات .

١٩ ـ امتيازات سفن الدولة فى نقل التجارة الساحلية بين موانى الدولة

٢٠ ـ تخفيض نولون السكك الحديد عن نقل البضائع الواردة

والمصدرة على سفن الدولة .

٢١ - الاعفاء من رسوم الوارد على المواد المستخدمة فى الصناعات البحرية .

٢٢ - الاعفـــاء من ضريبة الدخل وغيرها من الضرائب المالية .

٢٣ - رد رسوم القنـال (فرنسا ترد رسوم قنال السويس لمراكبها . وايطاليا ترد رســـوم المرور بقنال كورنثيا) .

٢٤ - تقـــترض الدول لكى تنشىء منشئاتها البحرية وقد تشترك فى الربح والخسارة كفرنسا مثلا .

٢٥ - توقف الدول نقل نوع من وارداتها على بحريتها التجارية كفرنسا ونقل الزيوت ، وشيلى ونتراتها ، وايطاليا والفحم قديماً ، والفحم فى شيلى اليوم أيضاً .

٢٦ - تنشىء الحكومات أحـــواض بنـاء السفن وتسلفها للشركات الاهليـة لمدة ١٠٠ سنة تقريباً (هولندا والملك ولبم الثالث) .

٢٧ - تستغل الحكومات اموالهـــا فى البحرية التجارية التابعة لدولتها كفرنسا وبلجيكا وبلغاريا .

٢٨ - تحمى الحواجز الجمركية البحرية التجارية الاهليـــة بتخفيض رســـوم الوارد الى الدولة على

(١) تقوم شركة ملاحة الاسكندرية بنقل ربع ماتحتاج اليه مصلحة السكك المصرية من المشتريات العامة والمستوردة من المهمات النثرية للمصلحة بند ١ من عقد الحكومة والشركة .

بواخرها والمصدر على بواخرها أيضاً كالبرتغال واسبانيا وما أقــره مؤتمر «اوتوا» بشأن كندا وبواخرها وموانيها .

٢٩ - اعتبار الاسطول التجارى وسيلة لتوزيع حاصــلات الدولة ومنتجاتها ، فتنقل السفن المتمتعة بالاعانات المنتجات الاهليــة بأجور مخفضة عن سعر بورصة النقل البحرى، بنسبة يعينها اتفاق متبادل ، كما تفعل الدانيمارك نحو حاصلاتها الزراعية ومنتجاتها، واعتبار هذه السياسة جزءاً من تشجيع وتمويل الصادرات .

٣٠ - تبني الدول سفنها التجارية على نظام تضعه بحريتها العسكرية وبمعونتها لاستخدامها ورجالها عند الطوارىء الحربية .

٣١ - تحتم الدول كلها ضرورة استخدام موظفين أهليين فى ادارة وأعمال شركات الملاحة .

٢ - تمنح الحكومة المصرية اعانة لشركة ملاحة الاسكندرية عن البضائع التى تنقل على مراكب اجنبيه (بند ٢ من العقد بين الشركة والحكومة) .

٣ - تمنح الحكومة الشركة فى نهاية كل سنة إعانة مالية عن المنقولات

التى تنقلها الشركة سواء للحكومة أو لغيرها بند ٤ .

٤ - تكون جميع ضباط وبحارة وموظفى وخدم مراكب الشركة من المصريين فى ٥ سنوات من ديسمبر سنة ١٩٣١ ويجوز لوزير المالية اعفاء الشركة من تعيين من تقدم من المصريين كلهم أو بعضهم اذا اثبتت الشركة قيام موانع لم يمكنها التغلب عليها .

٥ - فى حالة الضرورة التى للحكومة وحدها حق تقديرها تتعهد الشركة بأن تقدم للحكومة ماتطلبه من مراكبها لاستعمالها فى اشغال حكومية أو غيرها تقتضيها المصلحة العامة بند ٧ .

٦ - تتعهد الشركة بأن تقبل طلبة من المصريين ترشحهم الحكومة للتمرن على بواخرها بدون مقابل وتكون مصاريف غذائهم على نفقة الحكومة بند٨ .

٧ - تتعهد الشركة باستخدام ضباط ومهندسين مصريين زائدين عن حاجة الحكومة بند ٩ .

٨ - تنقل الشركة مجاناً فى كل سفرية مالا يزيد عن ١٠ طن من البضائع المرسلة للخارج لعرضها

فى المعارض بشرط أن تكون هذه البضائع مرسله الى الموانى الواقعة على خطوط سير الشركة وتخصم الشركة ٢٠٪ لموظف الحكومة من أجور النقل (بند ١٠)

٩ - تقـــدم الشركة ضماناً لقيامها بتنفيذ تعهداتها بموجب هـــذا الاتفـاق تأميناً قدره ١٠ الف جنيه مصرى (بند ١٢)

الاســـتنتاج

وبمقارنة أنواع وأشكال المساعدات التى تقـــوم بها حكومات العالم لبحريتها التجارية بما تساعد به مصر بحريتها التجـارية ترى تناقضاً غريباً جداً .

ذلك لأن أنواع المساعدات الجوهـــرية والمادية لم تقم بها مصر بعد ، بل تناقض كل مساعداتها المبادىء الأساسية المتبعة فى الأمم الأخرى إلى حد لا يشك معه الباحث فى أن هذه المساعدات قد تعرقل نمو الملاحة البحرية المصرية بدلا من إعانتها .

فمصر مثلا تطالب شركة ملاحة الاسكندرية بأن تدفع تأميناً قدره ١٠٫٠٠٠ جنيه قبـــل التعاقد معها ، بينما الحكومات الأخرى تدفع للأفراد والشركات الأهلية سلفيات مقدماً وتضمن قروضهم البحرية لدى البنوك والبيوت المـالية وتتحمل نصيباً من دفع الفوائد !!!

وكذلك تدفع الحكومات الأجنبية مكافآت للسفن الأهليـــة التابعة لها والتى تعمل فى النقل بشرط ألا تستفيد الحكومة من هـذه السفن بأية خدمة ، بينما تدفع حكومة مصر اعانة لشركة ملاحة الاسكندرية عن البضائع المصرية التي تنقل على سفن أجنبية !.!!

وبمناسبة هـــذا التناقض البين فى ما تفعله حكومة مصر لبحريتها التجارية وما تقوم به حكومات العالم من مساعدة اسطولها التجارى سأتلو عليك نص رسالة جنـــاب صاحب السعادة الأميرال Admiral Hutch. I. Cone رئيس مجلس الشئون البحرية التجارية الأمريكية ، ردا على احتجاج دول العالم

على ضخامة المبلغ الذى تدفعه امريكا سنوياً لبحريتها التجارية على سبيل الاعانة، فى المؤتمر الاقتصادى العالمى فى يونيه الماضى، وهذا المبلغ يقدر بنحو ٣٠٠ مليون دولار (٦٠ مليون جنيه) سنوياً حيث قال :-

« ان شواطىء الدولة وموانيها ومنائرها والأموال الطائلة التى صرفت وتصرف فى تحسين المواني وأرصفتها ومناراتها فى سنين طوال، والزمن الطويل الذى وصلنا فيه الى هذا التحسين، والافكار التى استخدمت خلال هذا العمر الطويل، كلها تبرر صرف هذه الاعانة « المتواضعة ».

« واذا لم تدفع هذه الاعانة السنوية فانه يجب علينا أن نعتبر أنفسنا نحن الأمريكيين متنازلين عن هذه الثروة كلقمة سائغة للأجانب ».

« ثم هل يجوز أن نترك هذه الثروة لقمة سائغة للأجانب مضافاً اليها امكان استخدام آلافاً من شباننا فى الصناعات البحرية فى السفن وفى الشواطىء وفى الموانى الأهلية ؟!! ».

« وكيف يجوز لنا أن نتنازل عن هذه الثروة وهى ليست ملكا للجيل الحاضر، بل هى تراث للأجيال المقبلة، فضلا عن أننا اذا تنازلنا عنها فاننا نلجم حاصلاتنا الزراعية ومنتجاتها الصناعية بلجام يقبض عليه الأجانب الذين يهيمنون على اسعار نقل هذه الحاصلات، ويتصرفون فى مصيرها الى حد ما، وقد يضعون حواجز تحول دون تصريفها وتشجيعها على المنافسة فى الأسواق الأجنبية !!! ».

« ومالنا نتساءل عن هذه الاعانة ومبلغها ونحن لانسلم بحال بالاعتماد على الأجانب فى ترقية تجارتنا الخارجية وخلق أسواق جديدة للزارع والصانع والتاجر هنا ؟! ».

« وهل يمكن أن ننسى ماتستفيده البلاد من اسطولنا التجارى عند الطوارىء الحربية ؟! ».

« فالواقع اذن أن المبالغ الصغيرة السنوية التى تسمى باعانة السفن التجارية يجب أن تعتبر قسطاً من أقساط التأمين على الأموال الطائلة التى صرفت وتصرف وستصرف فى سبيل الملاحة، من تحسين المواني والأرصفة، وصيانة شواطئنا ومناراتنا، وفى سبيل ترقية تجارتنا الخارجية والنهوض بها الى المكان المهم الذى يجب أن تشغله فى ميدان التجارة الدولية ».

استـــدراك

وقعت اخطاء مطبعية لاتخفى على فطنة القــارىء ، نخص بالتصحيح منها الآية الكريمة « وبعلامات وبالنجم يهتدون » وصحتهـا « وعلامات وبالنجم هم يهتدون» صفحة نمرة ٦٠ ، وكلمة Flagahip وصحتها Flagship صحيفة نمرة ٢٩ وكلمة Geat وصحتها Great صفحة نمرة ٣١

الفهرس

